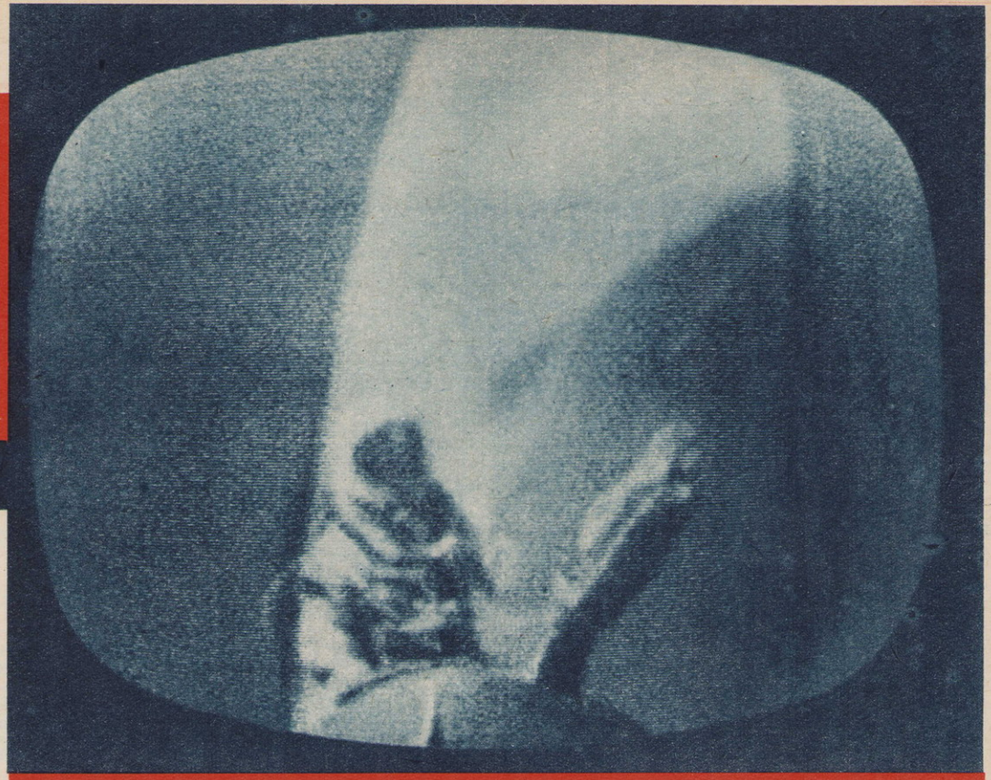
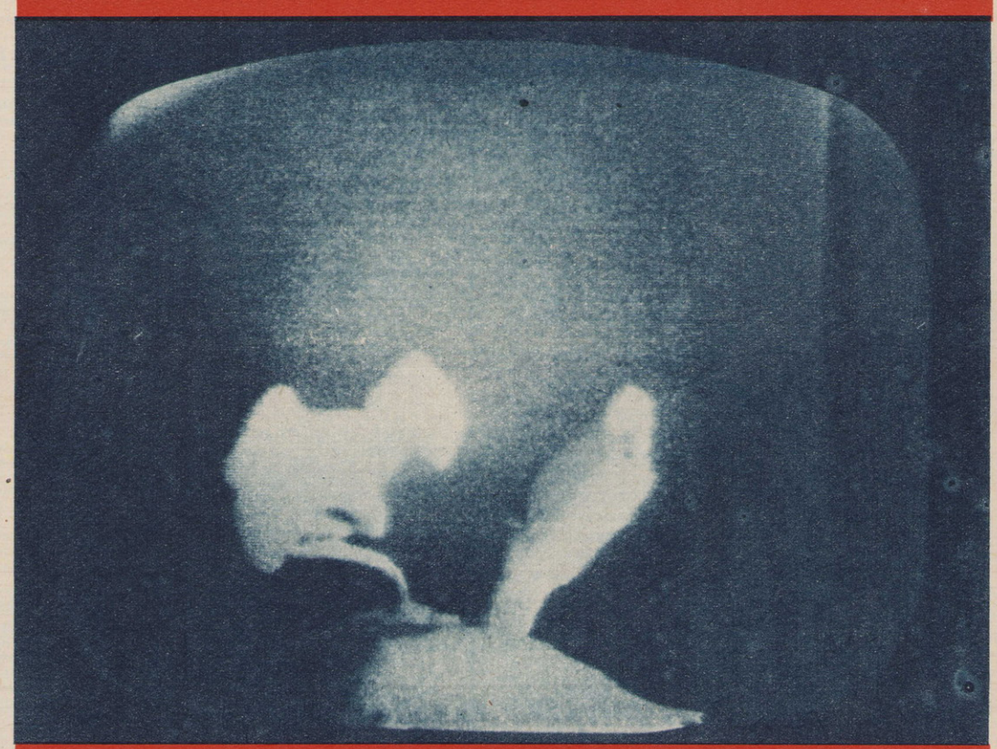
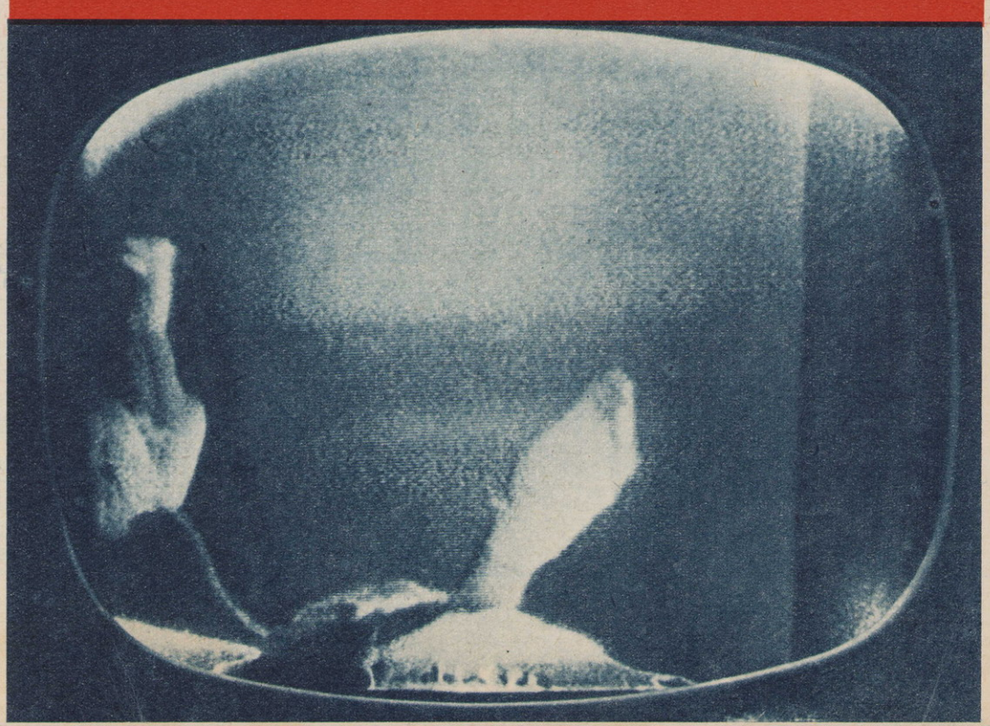
SKRZYDLATA POLSKA

NR 15 (718) ● 11. IV. 1965 r. ● ● CENA ZŁ 2

CZŁOWIEK OPUŚCIŁ KABINĘ STATKU KOSMICZNEGO!







W numerze:
GWIAZDY CZEKAJĄ NA NAS

●

Nowa broń — nowi ludzie

●

KONKURS:
KOSMICZNA CHWILA WSPOMNIEŃ

●

Paweł Bielajew
i
Aleksiej Leonow

Na zdjęciach: Kosmonauta radziecki Aleksiej Leonow opuszcza kabinę statku kosmicznego „Woschod-2" i unosi się swobodnie w przestrzeni. Widać wyraźnie zarys kuli ziemskiej.

Foto:
Agencja Prasowa NOWOSTI (APN)

ECHA LOTNIA

WIOSNA • RAKIETY • ANGLIA • WYBORY

Można przypuszczać, że wiosna zawitała w tym roku najwcześniej na Dolny Śląsk. Tam to bowiem, na lotniskach klubowych we Wrocławiu i Jeleniej Górze, sportowcy lotniczy wyszli jeszcze w marcu na start i dali już znać o sobie pierwszymi w kraju przelotami szybowcowymi (ci w Jeleniej Górze) i krajowymi rekordami spadochronowymi (we Wrocławiu). Dobre to na pewno „jaskółki" nadchodzącego sezonu lotniczego, szkoda tylko, że jedyne — oprócz Gliwic — w aeroklubach na progu wiosny.

Tymczasem jednak, zanim nasi piloci i skoczkowie ruszą pełnym gazem na podniebne szlaki, na zieleniącą się coraz bardziej murawę lotniska krakowskiego w Rakowicach wyjdą przedstawiciele małego lotnictwa, rozpoczynając ogólnopolskimi zawodami rakiet tegoroczny, bogaty w imprezy sezon lotnictwa sportowego. Młodzi amatorzy rakiet uświetnią zresztą swą imprezą obchody Dnia Kosmonauty, których centralne uroczystości odbywają się w tym czasie także w Krakowie. Musiał więc i Aeroklub Krakowski dość wcześnie rozpocząć swój sezon i włożyć dużo pracy, aby przygotować się odpowiednio na przyjęcie dość licznej grupy młodych entuzjastów rakiet i astronautyki.

Wbrew pozorom, gorące chwile przeżywa również reprezentacyjna ekipa naszych szybowników, która za półtora miesiąca rusza na mistrzostwa świata do Anglii. Przeciętny kibic, entuzjasta szybownictwa, nawet nie zdaje sobie sprawy z tego ile skomplikowanych i trudnych nieraz spraw trzeba załatwić, aby należycie przygotować ekipę do wyjazdu. Zwłaszcza, że tegoroczne mistrzostwa na wyspie brytyjskiej będą dla nas z pewnością trudniejsze, no i — co ukrywać — bardziej odpowiedzialne. Na razie jednak nie denerwujmy się i trzymajmy kciuki. Nasi piloci i ekipa zrobią wszystko, aby wypaść w Anglii możliwie jak najlepiej.

Oczywiście, te wszystkie pierwsze wiosenne radości i troski z naszego lotniczego podwórka nie przysłaniają nam absolutnie wielkiego ogólnonarodowego wydarzenia, jakim są wybory do Sejmu i rad narodowych. Wkroczyliśmy właśnie w okres ożywionej kampanii politycznej, związanej z oceną pracy rad w kończącej się kadencji i wytyczenia zadań na przyszłość. Rady narodowe, jak wiadomo, odegrały w minionej kadencji ważną rolę w życiu wielu aeroklubów i w ogóle działalności lotnictwa sportowego. Dla całego społeczeństwa, a więc i dla lotników, kampania wyborcza ma wielkie znaczenie polityczne i społeczne. Pozwala bowiem na lepsze wiązanie problemów ogólnopaństwowych z lokalnymi.

Tej wiosny nie zabraknie lotników w wielkiej ogólnonarodowej dyskusji nad węzłowymi problemami całego kraju, a na ich tle — nad żywotnymi sprawami naszych miast, miasteczek i wsi.

Ikarus

ALOJZY BUZIO — lotnik znakomity

W SKRÓCIE

KLUB Honorowych Krwiodawców przy Instytucie Lotnictwa w Warszawie jest jednym z pierwszych jakie powstały w kraju. Należy do niego obecnie 25 procent załogi. Ostatnio najofiarniejsi spośród członków tego klubu udekorowani zostali Honorowymi Odznakami PCK. Złote odznaki otrzymali: K. Malinowski, A. Zieliński, J. Kieroński, A. Ptak, M. Turliński, R. Olejniczak, J. Biedrzycki, S. Prokop i W. Sośnicki. Srebrną odznakę otrzymali: M. Wielgo i D. Szewczykowski, a brązową — E. Rogowski.

*

W INSPEKTORACIE Lotnictwa odbyło się 24 marca br. kolejne posiedzenie Komisji Lotniczo - Historycznej, na którym m. in. mgr inż. Tadeusz Królikiewicz zreferował „Historię lotnictwa brytyjskiego w II wojnie światowej".

*

Z OKAZJI pobytu w Polsce reprezentantów Skandynawskich Linii Lotniczych w USA i w Kanadzie, przedstawiciel SAS w Warszawie wydał w siedzibie towarzystwa (22 marca br.) cocktail, w którym wzięli udział m. in. przedstawiciele LOT-u, biur podróży i turystyki oraz dziennikarze.

*

WARSZAWSCY saperzy wydobyli na terenie leśnictwa Święcica (pow. Nowy Dwór) 3 bomby lotnicze po 200 kG każda, pozostałe tam w ziemi z czasów drugiej wojny światowej.

*

CENTRUM Szybowcowe APRL w Lesznie wydało, w ramach Biuletynu Instruktora Szybowcowego, pracę Józefa Dankowskiego pt. „Organizacja i kierowanie lotami szybowcowymi" (str. 51, w formacie A5, nakład 600 egz.).

*

NAKŁADEM Wydawnictw Komunikacji i Łączności w Warszawie ukaże się wkrótce mały podręcznik młodego modelarza. Będzie to książka inż. Wiesława Schiera pt. „Miniaturowe lotnictwo" (część I), która przeznaczona jest dla młodzieży oraz dla nauczycieli i instruktorów klubów modelarskich i kół lotniczych (stę. 168, cena 20 zł).

*

BRYTYJSKIE Linie Lotnicze BOAC (zamorskie) i BEA (europejskie) oraz Klub Publicystów Lotniczych SDP zorganizowały 25 marca br., w Domu Dziennikarza w Warszawie, spotkanie dziennikarzy - publicystów lotniczych z przedstawicielami tych towarzystw. Okazją do tego było wprowadzenie przez BOAC na trasie Londyn — Nowy Jork samolotu typu Super VC-10, oraz ponownego wprowadzenia przez BEA — po zimowej przerwie — samolotu typu „Comet" na trasie Londyn — Warszawa. W czasie spotkania wyświetlono także filmy z dziedziny komunikacji lotniczej.

*

W KLUBIE Studenckim „Hybrydy" w Warszawie zorganizowano spotkanie z dr M. Bieleckim nt. „Spacer w Kosmosie". Na podobny temat odbyło się spotkanie z wiceprzewodniczącym Warszawskiego Zarządu PTA red. Krzysztofem Boruniem, w dzielnicowym klubie dyskusyjnym Stronnictwa Demokratycznego w Warszawie na Woli.

*

W SIEDZIBIE Czechosłowackich Linii Lotniczych — CSA w Warszawie odbyła się 29 marca br. konferencja prasowa, na której poinformowano dziennikarzy-członków Klubu Publicystów Lotniczych SDP o tegorocznych zamierzeniach towarzystwa w przewozach lotniczych. Podano m. in. do wiadomości, że od kwietnia br. latać będą na trasie Praga — Warszawa (piątki i niedziele) nowo zakupione przez CSA radzieckie samoloty odrzutowe Tu-124.

*

W OSTATNICH dniach marca br. gościli w Aeroklubie PRL przedstawiciele Lotniczego i Modelarskiego Klubu Sportowego „Wilhelm Kress" z Wiednia — Benno Kirschner i E. Kuhn. W czasie pobytu w Polsce omówione zostały dalsze kontakty pomiędzy wiedeńskim aeroklubem robotniczym i Aeroklubem PRL. Warto przypomnieć, że w ubiegłym roku nasi piloci uczestniczyli w pokazach zorganizowanych przez Klub „Wilhelm Kress" w Wiedniu. (ż)

*

W DNIACH od 1 — 3 kwietnia br. obradowała w Paryżu Komisja Szybowcowa FAI. W pracach Komisji, z ramienia Aeroklubu PRL, uczestniczyli mgr inż. Julian Bojanowski i Tadeusz Rejniak. Przedmiotem obrad Komisji były tegoroczne Szybowcowe Mistrzostwa w W. Brytanii oraz ograniczenia określające szybowcową klasę standard. (ż)

Dziękujemy

Z okazji 20 rocznicy powstania redakcji naszego pisma otrzymaliśmy od naszych Czytelników, organizacji, aeroklubów, instytucji lotniczych i redakcji wiele telegramów i listów z serdecznymi życzeniami dalszego pomyślnego rozwoju pisma, za które serdecznie dziękujemy.

Dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński w liście skierowanym do redakcji w imieniu pracowników Polskich Linii Lotniczych LOT i własnym pisze m.in.:

„Życzę Waszemu Tygodnikowi, aby w każdym numerze tak jak do tej pory można było znaleźć interesujące i pożyteczne artykuły oraz informacje.

Jesteśmy Wam wdzięczni za to, iż na swoich łamach poświęcacie sporo miejsca naszemu przedsiębiorstwu. Mamy nadzieję, że ścisła współpraca między „Skrzydlatą Polską" i LOT-em służy wspólnemu celowi — rozwojowi polskiej komunikacji lotniczej."

*

W WARSZAWIE przebywał w marcu dwa dni, przejazdem służbowo do Budapesztu, prezes Polskiego Klubu Szybowcowego w Wielkiej Brytanii — Edward Jerzycki. Miły gość odwiedził przy tej okazji Aeroklub PRL, zapoznając się m. in. z przygotowaniami polskich szybowników do mistrzostw świata.

*

IV RAJD Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów odbędzie się już za niecały miesiąc, przygotowania więc idą pełnym tokiem. W dniu 23 marca br. odbyła się w Warszawie narada Komitetu Organizacyjnego IV RSDiP, w której wzięli udział przedstawiciele aeroklubów z miast etapowych. Według informacji wiceprezesów Tomaszewskiego, Tuliszki, Woźniaka i Chojcana program pobytu w Elblągu, Słupsku, Kołobrzegu, Opolu oraz Wrocławiu jest już ustalony co do minuty. Zawiedli jedynie organizatorzy szczecińscy, którzy nie zaproponowali programu uzasadniającego dwudniowy pobyt i dlatego został on skrócony do jednej doby. Na liście zgłoszeń znajduje się obecnie 35 załóg.

*

KOMISJA Samolotowa Aeroklubu PRL obradowała w Warszawie w dniu 24 marca. Przewodniczył inż. Witold Rychter. Omówiony został kalendarz tegorocznych imprez samolotowych. Szczegółowo — z przedstawicielami gospodarzy mgr inż. Marianem Wiśniewskim i Ryszardem Zajdą — rozpatrywano problemy związane z organizacją Mistrzostw w Akrobacji Samolotowej Krajów Socjalistycznych, które odbędą się we wrześniu w Łodzi. Ustalony został skład kierownictwa imprezy oraz komisji regulaminowej. Kierownikiem MASKS będzie mgr inż. Marian Wiśniewski, kierownikiem sportowym Adam Flis, technicznym inż. Bronisław Baranowski. Przewodnictwo Komisji Sędziowskiej powierzono Jerzemu Leszkowi. Regulamin, który opracują Adam Flis, Jerzy Leszek, Ryszard Zajda i Wacław Kozielski, oparty będzie na obowiązującym na mistrzostwach świata. Uproszczony tylko ma być system punktowania wiązanki dowolnej. Za przygotowanie polskich zawodników (3 drużyny po 3 pilotów i kilku indywidualnie) odpowiedzialny jest szef wyszkolenia CWL Wacław Kozielski.

X Samolotowe Mistrzostwa Polski zostaną najprawdopodobniej rozegrane w połowie października w Lisich Kątach, tylko bowiem kierownictwo tego ośrodka wyraziło — jak dotąd — chęć organizowania tej trudnej imprezy. Dyskutowano również o projekcie samolotu akrobacyjnego klasy standard. (p)

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

W jednym z ostatnich numerów naszego pisma informowaliśmy, że wzrost przewozów i nowy sprzęt lotniczy, który otrzymają PLL „LOT", stworzy możliwości przyjęcia do pracy pilotów komunikacyjnych. Dziś podajemy, że w bieżącym roku i w 1966 roku LOT przyjmie również do pracy mechaników pokładowych, nawigatorów i radiooperatorów. Kandydaci, którzy zamierzają podjąć pracę w tych specjalnościach, powinni spełniać następujące warunki:

— kandydaci na mechaników pokładowych powinni posiadać wyższe lub średnie wykształcenie techniczne, jeden rok praktyki w zakresie naziemnej obsługi płatowców, silników i osprzętu, oraz IV i V grupę zdrowia wg oceny WIML,
— kandydaci na nawigatorów powinni odpowiadać następującym warunkom: wykształcenie średnie, licencja nawigatora lub spełnione warunki do uzyskania licencji nawigatora (ukończona szkoła nawigatorów), 200 godzin lotów w charakterze nawigatora, w tym 50 godzin lotów nocnych, znajomość języka rosyjskiego i angielskiego oraz IV lub V grupę zdrowia wg oceny WIML,
— kandydaci na radiooperatorów pokładowych powinni odpowiadać następującym warunkom: wykształcenie średnie, świadectwo radiooperatora pokładowego wydane przez Ministerstwo Łączności, 4 miesiące praktyki w charakterze radiotelegrafisty, znajomość języka rosyjskiego i angielskiego i również grupę zdrowia jak w/w kandydaci.

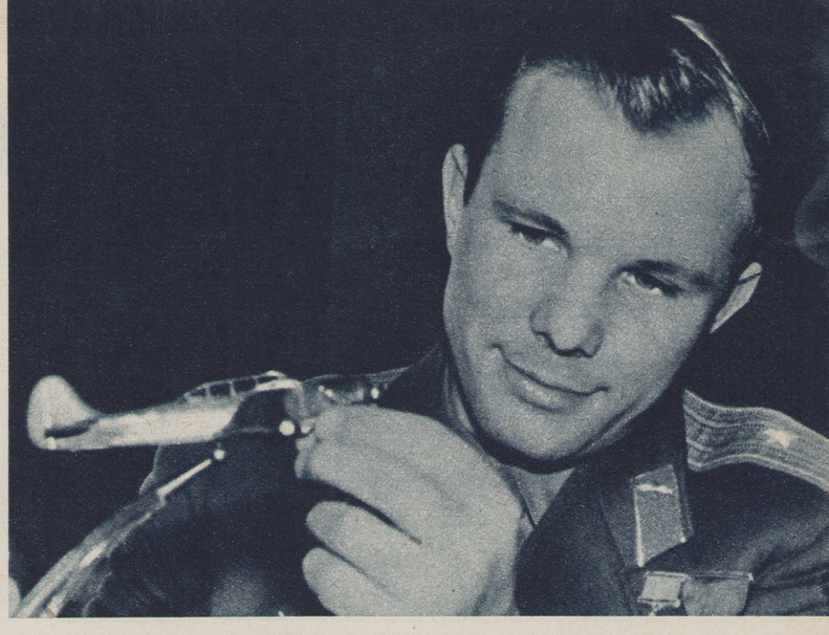
*

W miesiącu lutym i marcu br. odbyło się szkolenie stewardess (a także 4 stewardów). Szkolenie teoretyczne i praktyczne przeprowadzono w związku ze zbliżającym się sezonem letnim. W bieżącym roku pasażerowie podróżujący samolotami PLL „LOT" będą mogli uzyskać informacje na pokładzie samolotu w zakresie połączeń lotniczych z portów, do których dowiezie ich LOT. (KOB)

GWIAZDY CZEKAJĄ NA NAS

Mgr TADEUSZ KSIĄŻEK

Sekretarz Zarządu Głównego TPPR



Pierwszy na świecie lotnik-kosmonauta, Bohater Związku Radzieckiego Jurij Gagarin.

OD dłuższego już czasu cały świat z niesłabnącym zainteresowaniem obserwuje wysiłki człowieka zmierzające do zbadania i opanowania przestrzeni kosmicznej. Pierwsze loty kosmiczne, które do niedawna były wytworem fantazji, zostały pomyślnie zrealizowane. Nauka światowa rozwiązuje i na pewno długo jeszcze będzie rozwiązywać szereg skomplikowanych problemów, aby człowiek mógł zadomowić się w Kosmosie.

Osiągnięcia radzieckiej nauki i techniki w dziedzinie badania i opanowania przestrzeni kosmicznej stanowią przedmiot dumy ludzi radzieckich i podziwu całego świata. Radzieckie „Sputniki", „Łuniki", „Korable", „Kosmosy", „Wostoki", „Sondy", „Poloty", „Woschody" rozszerzają naszą wiedzę o wszechświecie, torują drogi na gwiezdnych szlakach.

O wysiłku i wkładzie Związku Radzieckiego w tę dziedzinę badań naukowych świadczy fakt, iż od historycznego „Sputnika" w r. 1957 do 1964 byliśmy świadkami 83 radzieckich doświadczeń kosmicznych, przy czym tylko w 1964 r. doświadczeń tych przeprowadzono 35.

Wystrzeliwane w Kosmos na przełomie 1963—1964 r. rakiety poprzedziły wysłanie na orbitę okołoziemską największego z dotychczas znanych pojazdów kosmicznych „Woschod-1" z 3-osobową załogą na pokładzie, a następnie statku „Woschod-2". Do sześciu nazwisk radzieckich kosmonautów przybyły nowe nazwiska obywateli Kraju Rad torujących drogę ludzkości we wszechświecie, a mianowicie: W. Komarow, K. Fieoktistow, B. Jegorow, P. Bielajew i A. Leonow.

Dotychczasowe osiągnięcia radzieckiej nauki i techniki wskazują zdaniem wielu uczonych, iż następny etap radzieckich badań kosmicznych to Srebrny Glob. To lądowanie człowieka na Księżycu. Wylądowanie i powrót człowieka z Księżyca to ogromnie skomplikowane naukowo-techniczne zagadnienie, które na pewno poprzedzone będzie wieloma badaniami i doświadczeniami. Warto w tym miejscu dodać, iż doniesienia agencji TASS z grudnia 1964 r mówią o wypróbowaniu na pokładzie radzieckiej stacji automatycznej „Sonda-2" po raz pierwszy w Kosmosie silników plazmowych. Stanowi to doniosły krok na drodze do stworzenia urządzeń technicznych, które zapewnią człowiekowi loty nie tylko w obrębie systemu słonecznego, ale nawet poza jego obręb ku gwiazdom.

Przebywając w Związku Radzieckim, w czasie kiedy wokół Ziemi krążyło trzech radzieckich kosmonautów na pokładzie statku kosmicznego, spotkałem się ze zdaniem wielu ludzi radzieckich, którzy wyrażali przypuszczenie, że lot człowieka w kierunku Srebrnego Globu nastąpi przed 50 rocznicą Rewolucji Październikowej i będzie to lot człowieka radzieckiego.

Tegoroczny sezon kosmiczny Związek Radziecki zapoczątkował wystrzeleniem sputników typu „Kosmos" (w tym kilku za pomocą jednej rakiety) oraz lotem „Woschoda-2", podczas którego po raz pierwszy w historii człowiek opuścił kabinę statku i przebywał 20 minut w przestrzeni kosmicznej.

Wychodząc naprzeciw zainteresowaniom społeczeństwa polskiego, Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, Liga Obrony Kraju, Aeroklub PRL i Związek Harcerstwa Polskiego organizują w kwietniu br. obchody Dnia Kosmonauty Radzieckiego w Polsce. 12 kwietnia bowiem przypada rocznica wystrzelenia pierwszego na świecie człowieka w Kosmos, J. Gagarina, a dzień ten Uchwałą Rady Najwyższej ZSRR obchodzony jest już po raz czwarty jako Dzień Kosmonauty. Głównym celem obchodów Dnia Kosmonauty będzie spopularyzowanie w społeczeństwie polskim, w szczególności w zainteresowanych środowiskach, osiągnięć radzieckiej nauki i techniki, bez których nie ma lotów kosmicznych, popularyzacja osiągnięć radzieckich w badaniach przestrzeni kosmicznej, problemów pokojowego wykorzystania zdobyczy radzieckiej nauki i techniki w tym zakresie.

Centralną imprezą będą organizowane w Krakowie w dniach 10—11 kwietnia Ogólnopolskie Zawody Rakietowe Aeroklubu PRL, wielkie spotkanie młodych miłośników astronautyki, połączone z konkursem strzelania rakiet, zawodami latawców, wystawą modeli rakiet. W dniu 11 kwietnia br., na zakończenie zawodów rakietowych i zlotu młodych miłośników astronautyki, odbędzie się uroczysta akademia. Podobne akademie, wieczornice, spotkania, wystawy organizowane będą w całym kraju, zwłaszcza w tych ośrodkach, gdzie działają koła miłośników radzieckiej astronautyki, kluby młodzieży itp.

Telewizja polska organizuje 11 kwietnia teleturniej pod tytułem „Gwiazdy czekają na nas", poświęcony radzieckim lotom kosmicznym. Muzeum Techniki NOT w Warszawie organizuje dwutygodniowy cykl imprez, odczytów, seansów filmowych dla społeczeństwa i młodzieży warszawskiej. Podobne imprezy organizują Warszawski Klub TPPR, Dom Kultury Radzieckiej (m. in. Przegląd Filmów Lotniczych i Astronautycznych), spotkania z interesującymi ludźmi lotnictwa itp.

W całym kraju zorganizowana zostanie akcja odczytowa w oparciu o materiały wydane przez Zarząd Główny TPPR. Ukazał się też specjalny numer Biuletynu Informacyjnego Instytutu Lotnictwa, poświęcony radzieckim badaniom przestrzeni kosmicznej.

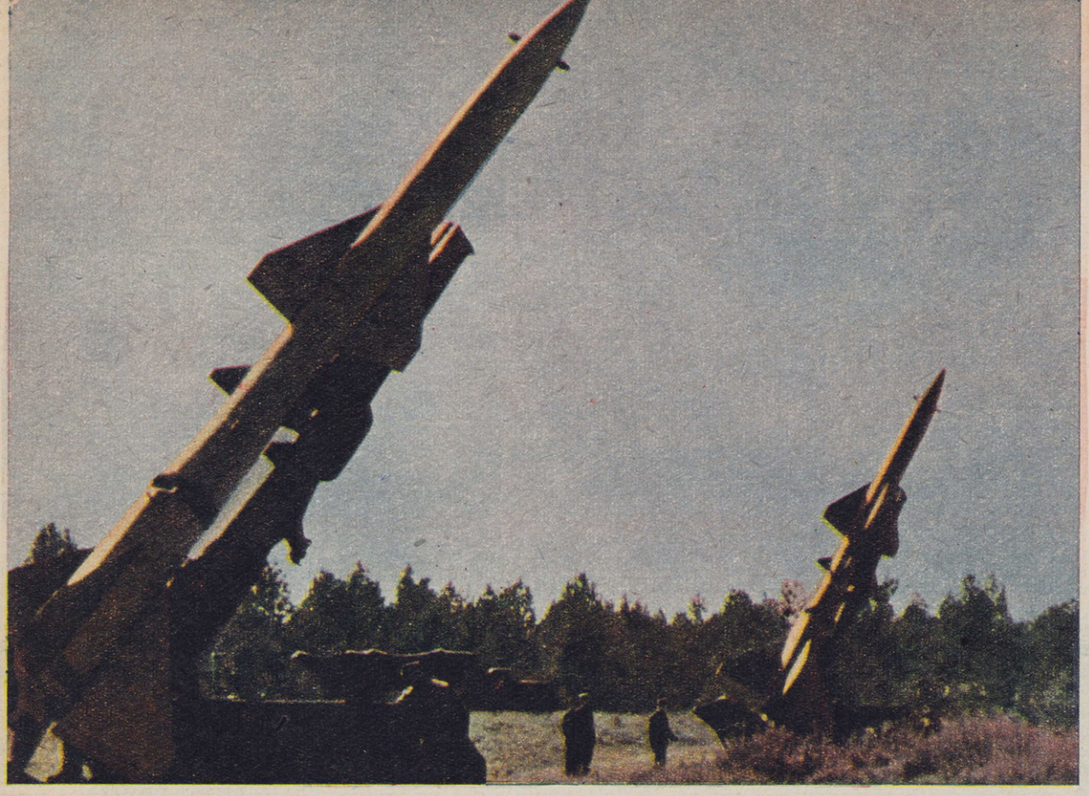
Wychodząc naprzeciw zainteresowaniom nauczycieli matematyki, fizyki, biologii i chemii, Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej wspólnie z zainteresowanymi organizacjami przygotuje cykl zajęć — seminariów poświęconych popularyzacji wiedzy o badaniach kosmicznych. W tym kierunku Muzeum Techniki w Warszawie urządzi wystawę pod tytułem „Astronautyka w Szkole", której ekspozycja udostępniona zostanie nauczycielom i młodzieży na jesieni br.

Udział w tegorocznych obchodach Dnia Kosmonauty Radzieckiego aktywu TPPR, organizacji harcerskiej, LOK-u i Aeroklubu PRL, naukowców, inżynierów i techników daje gwarancję wysokiego poziomu i wszechstronnego zasięgu tegorocznych obchodów.

Jurij Gagarin goszczony przez górników w czasie wizyty w Polsce.
Foto: A. Ziemiński

Statystyka kosmiczna

Kosmonauci	Data	Liczba okrąż.	Czas lotu	Liczba km
J. Gagarin	12. 4. 1961 r.	1	1 h 48 min.	41 tys.
H. Titow	6 i 7. 8.1961 r.	17	25 h 18 min.	703 tys.
J. Glenn	20. 2. 1962 r.	3	4 h 56 min.	129 tys.
S. Carpenter	24. 5. 1962 r.	3	4 h 56 min.	129 tys.
A. Nikołajew	11—15. 8. 1962 r.	4	95 h — —	2 640 tys.
P. Popowicz	12—15. 8. 1962 r.	8	71 h — —	1 980 tys.
W. Shirra	3.10. 1962 r.	6	9 h 13 min.	295 tys.
G. Cooper	15—17. 5. 1963 r.	2	34 h — —	920 tys.
W. Bykowski	14—19. 6. 1963 r.	81	119 h 6 min.	przeszło 3 300 tys.
W. Tierieszkowa	16—19. 6. 1963 r.	48	70 h 50 min.	około 2 000 tys.
L. Komarow K. Fieoktistow B. Jegorow P. Bielajew	12—13.10. 1964 r.	16	24 h 17 min.	około 700 tys.
A. Leonow V. Grissom J. Young	18—19. 3. 1965 r. 23. 3 1965 r.	17 3	26 h 2 min. 4 h 54 min.	przeszło 720 tys. około 130 tys.



Polskie rakiety w dzień i w nocy pilnują polskiego nieba. Na zdjęciu — rakiety przeciwlotnicze typu „ziemia—powietrze", niszczące cel z każdej odległości. Foto: WAF

ZAPISKI SPOD RAKIETY

NOWA BROŃ NOWI LUDZIE

KAROL SZELĄG

KAMERY fotograficzne, filmowe i telewizyjne zarejestrowały je po raz pierwszy w Szczecinie. Odbywał się wtedy przegląd wojsk uczestniczących w ćwiczeniach Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego.

W ubiegłoroczne Święto Lipcowe defilowały przez warszawskie Śródmieście. Wszędzie gdzie pojawiały się wzbudzały zachwyt, zdumienie i ciekawość.

...Kierowane rakiety przeciwlotnicze. Z wyglądu efektowne — długie, metaliczne i wymuskane. W działaniu — groźne. To przecież jedna z tej rodziny rakiet ukróciła trzy lata temu samowolę amerykańskiego szpiega-lotnika. To przecież one, w dzień i w nocy, w pogodę i niepogodę, stróżują polskiemu niebu.

TECHNICZNY LUNAPARK

Park ogniowy jest sercem rakietowego garnizonu. Ponad wysokim murem drzewa kłaniają się rakietom. Opodal samochody, kabiny wypełnione „szafami" zespołów urządzeń, pajęczyna kabli... Skomplikowany świat elektroniki, cybernetyki i automatyki.

W parku ogniowym tkwi siła i wartość bojowa pododdziału. Wszystko cokolwiek tu się znajduje jest podporządkowane woli człowieka. Za naciśnięciem guzika będą tańczyć kabiny, anteny i wyrzutnie...

Na pozór wszystko jest proste i nieskomplikowane. Ale kiedy cała ta machina zostaje uruchomiona, człowiek odnosi wrażenie, iż znajduje się w wielkim laboratorium elektroniczno-radiotechniczno-automatycznym.

Królestwo techniki rakietowej należy do inżynierów i techników. Tylko oni czują się tutaj swobodnie, tylko im posłuszne są rakiety.

Ludzie stanowią nieodłączną część skomplikowanej techniki. Prawda, że w wielu czynnościach wyręcza ich aparatura kontrolno-pomiarowa. Ale udział człowieka w walce nie maleje. Bez niego nie mogą pracować najdoskonalsze układy. W jego mózgu, w nawykach ukryty jest zapłon zdolny do uruchomienia nowoczesnych środków bojowych.

Droga do tego królestwa prowadzi przez naukę, stałe i systematyczne wzbogacanie posiadanej wiedzy i doskonalenie nawyków.

POZNAJĄ TAJEMNICE STRĄCENIA POWERSA

Od bramy wejściowej do parku ogniowego — droga daleka. Odczuwa to reporter, który szuka wygodnego tematu, a cóż dopiero — adept broni rakietowej. On, przyszły specjalista broni rakietowej musi wolno, krok po kroku, przemierzyć cały skomplikowany labirynt techniki rakietowej, poznać ją, dostosować się do niej i jej służyć.

— W cywilu nie mogłem sobie w żaden sposób wyobrazić działania systemu rakietowego, za pomocą którego strącono samolot wywiadowczy pilotowany przez Powersa. Z tą zagadką przyszedłem do pododdziału rakietowego i tu pomogli mi ją rozwiązać specjaliści. Przekonałem się, że mam do czynienia z wysoką techniką. Łapczywie ją poznaję, bo wiem, że ta wiedza otworzy mi oczy na bardzo interesujące problemy współczesnej techniki.

Jak strącono Powersa, jakie mechanizmy zostały wprowadzone w ruch i jak wyglądała rakieta — na długo pozostało zagadką.

Dla nich to już nie stanowi zagadki. Znają techniczne szczegóły, ba, oglądają taką samą rakietę, która ukróciła samowolę szpiega-lotnika.

...Mają po dwadzieścia lat, tyle ile liczy Polska Ludowa. Należą do najmłodszego pokolenia wychowanków rakietowego garnizonu. Służbę w tej jednostce poczytują sobie za zaszczyt, mówią o niej z nieukrywaną dumą. Przyszli do wojska wprost ze szkół średnich. Niektórzy po maturze rozpoczęli pracę. Są absolwentami średnich szkół ogólnych lub zawodowych: technicy mechanicy, technicy radiowi, technicy elektrycy...

Zdążyli się już zadomowić, zrozumieli cel, dla którego się uczą, zobaczyli na własne oczy obiekt swej przyszłej pracy.

Ich pierwsze wrażenia?

— Sprzęt wywarł na nas ogromne wrażenie. Nie mieściło się nam w głowie, że z czymś podobnym spotkamy się kiedykolwiek. Urządzenia ogromne. Wydawało się początkowo, że nigdy ich nie zdołamy poznać. Teraz nabieramy przekonania, że nie tylko je poznamy, ale będziemy je dobrze obsługiwać.

— Zaszokowała nas ta ukryta technika. Wejdziesz na poligon i widzisz wyrzutnie i samochody. Dopiero jak zajrzysz do kabin, wyciągasz tu „szafę", tam „szafę". A w nich cuda, cudeńka...

Mówili im w cywilu: służba wojskowa — przerwa w życiorysie. Oni mówią: służba wojskowa — wypełnia lukę w życiorysie.

„KAZIU" NISZCZY CEL

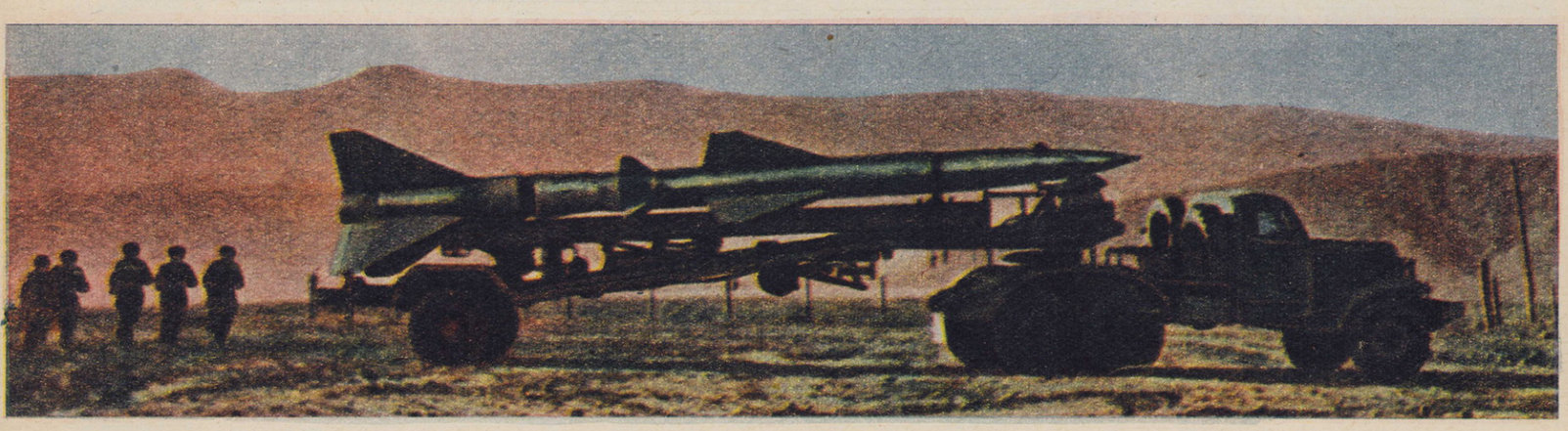
W pododdziale żywe są jeszcze wspomnienia z pobytu na poligonie rakietowym. Dowódca pododdziału technicznego, inżynier ,sięgając pamięcią do tamtych dni mówi z zachwytem o tym trudnym, ale jakże efektownym i przekonującym egzaminie.

— Kiedy człowiek patrzy jak posłuszna jego woli rakieta startuje, mknie do celu i skutecznie go niszczy — musi nabrać do niej pełnego zaufania.

Moment odpalenia rakiety jest bardzo efektowny. Ale ludzie, którzy tę rakietę przygotowali do boju, którzy nią pokierowali, odnoszą wrażenia nie tylko wizualne ale i ogromną satysfakcję. Satysfakcję za lata nauki, za hart, upór i cierpliwość.

Dni spędzone na poligonie to dni pełne napięcia nerwowego. W warunkach bojowych zdarzają się różne sytuacje. Ot, choćby ta z „Kaziem". Historia niemalże już anegdotyczna. „Kaziu" — rakieta ochrzczona imieniem jednego z techników, w żaden sposób nie chciała zejść z wyrzutni. Upór i cierpliwość techników zrobiły swoje. Rakieta została poddana przeglądowi, usterka została usunięta i za kolejnym naciśnięciem przycisku wystartowała na zniszczenie celu.

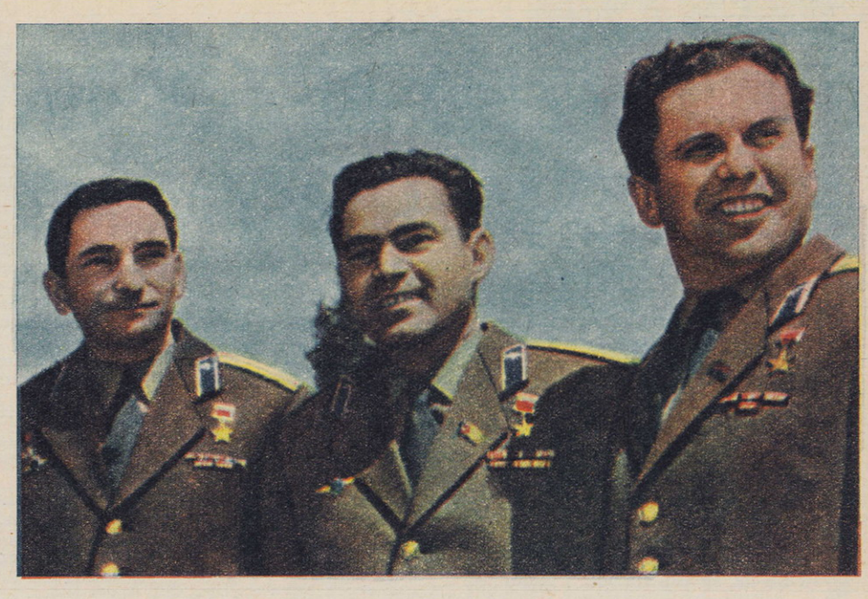
Strzelania na poligonie odbywają się w warunkach zbliżonych do bojowych. Nic przeto dziwnego, że rakietowcy wykluczają wszelką reżyserię i uproszczenia. Wiedzą oni dobrze, że na słabość człowieka odpowiada słabością sprzęt bojowy. Nic się tu nie ukryje, żadna niedokładność czy niesumienność. Jedna uszkodzona lampa elektronowa może przekreślić wysiłek całego pododdziału. Jeden człowiek może zadecydować o sukcesie lub niepowodzeniu pododdziału. Oto cena człowieka, oto cena sprzętu.



Kosmiczna CHWILA WSPOMNIEŃ

WIELKI KONKURS ASTRONAUTYCZNY

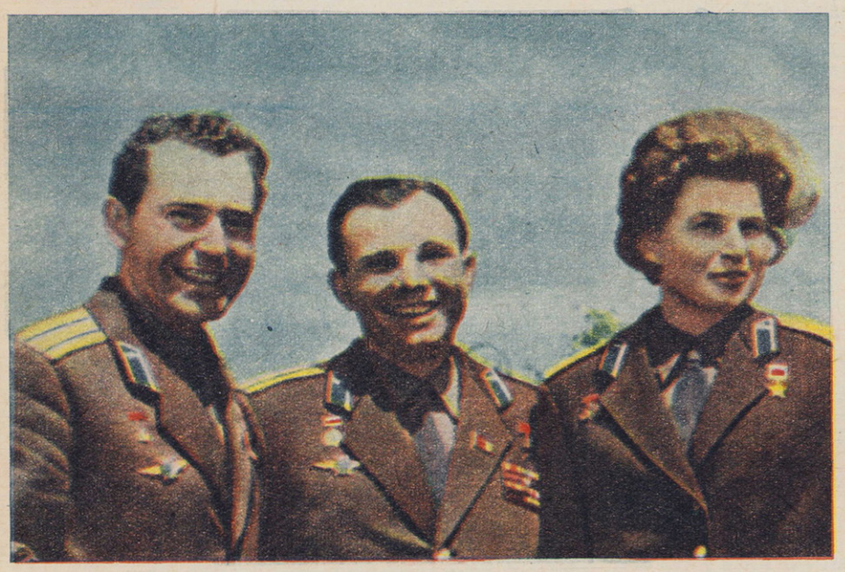
Konkurs Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, Polskich Linii Lotniczych LOT, Aeroklubu PRL i „Skrzydlatej Polski".



1

Którzy z kosmonautów radzieckich pokazanych na zdjęciach obok gościli w Polsce?

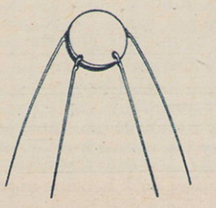
Należy podać imię i nazwisko kosmonauty.

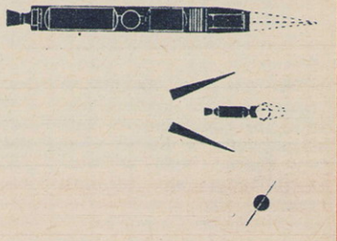


2

- Kiedy został wypuszczony pierwszy sztuczny satelita ZSRR?
- Kiedy został wypuszczony pierwszy sztuczny satelita USA?

Należy podać nazwę satelity i rok.

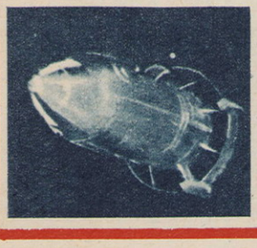


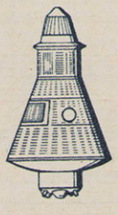


3

- Kiedy odbył się pierwszy załogowy lot kosmiczny w ZSRR?
- Kiedy odbył się pierwszy załogowy lot kosmiczny w USA?

Należy podać nazwisko kosmonauty i rok.

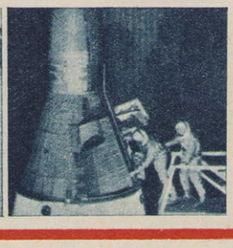




4

- Kiedy wystartował pierwszy wieloosobowy statek kosmiczny ZSRR?
- Kiedy wystartował pierwszy wieloosobowy statek kosmiczny USA?

Należy podać nazwę statku i rok.



5

Z jakim ważnym wydarzeniem kosmicznym łączy się zamieszczona obok mapka.

Należy podać nazwę statku, cel i datę lotu.

WSZYSTKO O KONKURSIE

W konkursie może wziąć udział każdy, kto w terminie do dnia 30 kwietnia 1965 r. (decyduje data stempla pocztowego) prześle pod adresem redakcji „Skrzydlata Polska" (Warszawa 10, ul. Widok 8) kartkę pocztową z odpowiedziami na pytania konkursowe. Wśród autorów poprawnych odpowiedzi zostaną rozlosowane liczne nagrody ufundowane przez organizatorów konkursu, m. in.:

- **Aparat fotograficzny**
- **Skórzana teczka-aktówka**
- **Teczki plastykowe**
- **Ozdobne proporczyki**
- **Albumy i książki oraz wiele innych.**

PRZED SEZONEM SZYBOWCOWYM

Pod cumulusami. Foto: B. Koszewski (2)

LICZNE emocje czekają szybowcowych kibiców w nadchodzącym — a raczej już zaczętym nawet pierwszymi przelotami w Jeleniej Górze — sezonie. Sportowe laury czekają na pilotów wszystkich klas. Arcymistrzowie bronić będą biało-czerwonych barw na mistrzostwach świata w Anglii. W krajowej konkurencji, dzięki wprowadzeniu systemu lig, spotka się wielu — jak nigdy — pilotów z ambicjami zawodniczymi. Walczyć będą na mistrzostwach Polski, Krajowych Zawodach (II liga) i w zawodach eliminacyjnych. Dodajmy do tego również atrakcyjne Jeżowskie Zawody o puchar „Skrzydlatej" i Mistrzostwa Juniorów na Żarze oraz różne imprezy klubowe; pamiętając jednocześnie, że obok tego wszystkiego biegną przez cały rok Całoroczne Zawody Szybowcowe o memoriał R. Bitnera, można optymistycznie patrzeć w przyszłość.

Zamieszczane obecnie w „Skrzydlatej" krótkie notatki informacyjne o mistrzostwach w South Cerney rosnąć będą w miarę zbliżania się terminu otwarcia. Na analizę więc naszych szans i ocenę przygotowań, które w tych dniach rozpoczęły się w Lesznie, przyjdzie jeszcze czas. W mistrzostwach świata inwestujemy wiele i to zarówno materialnie co prestiżowo. I dlatego już teraz, na dwa miesiące wcześniej, można przypomnieć prawdę oczywistą, że nasi piloci będą w Anglii walczyć do upadłego (dosłownie i w przenośni). A czy wrócą z tarczą? Horoskopy będziemy stawiać w końcu maja i... oby optymiści trafiali najlepiej.

Wróćmy na własne podwórko. Po dwóch tygodniach od zakończenia bojów w South Cerney nasi reprezentanci staną do walki z krajowymi konkurentami. A to — jak pamiętamy po Argentynie — zadanie wcale nie łatwiejsze. Obok członków kadry, w XI Szybowcowych Mistrzostwach Polski (Leszno, 27. VI — 11. VII. br.) startować będzie 20 najlepszych pilotów z memoriału, w którym bądź co bądź sklasyfikowano ponad 400 uczestników. Na SMP będzie obowiązywał regulamin zbliżony do SMŚ, wyniki sportowe osiągnięte podczas mistrzostw przez zawodników i pilotów startujących poza konkursem nie będą zaliczane do CZS o memoriał Bitnera.

II LIGA

Bezpośrednie zaplecze naszej czołówki po raz pierwszy w ramach II ligi (KZS — Lisie Kąty, 6—20 czerwca br.) będzie miało możność nawiązania bezpośredniej walki sportowej w drodze do mistrzostw i zdobycia doświadczenia zawodniczego w imprezie o zasięgu ogólnopolskim. W dalszych latach do II ligi uczestnicy kwalifikować się będą: 10 kolejnych czołowych pilotów z ubiegłorocznych SMP, którzy nie zostali powołani do kadry narodowej, 10 kolejnych czołowych szybowników z ubiegłorocznych CZS o memoriał Bitnera, którzy nie zakwalifikowali się do udziału w SMP oraz 5—10 zwycięzców ubiegłorocznych Eliminacyjnych Zawodów Szybowcowych.

Uwaga! W bieżącym roku do II ligi zostanie powołanych 25 pilotów kolejnych w punktacji memoriałowej posiadających złotą odznakę (wymaganie podobne jak w SMP).

Regulamin II ligi (Krajowych Zawodów Szybowcowych) przewiduje start wszystkich pilotów na monotypie. Klasyfikacja odbywać się będzie według punktacji lig szybowcowych. Wyniki osiągnięte w II lidze nie zostaną zaliczone do zawodów całorocznych. Rozegrane muszą być przynajmniej cztery konkurencje przelotowe powyżej 100 km, w tym minimum trzy po trasach zamkniętych (80 proc. trasy trójkątnej lub docelowo-powrotnej). Konkurencję będzie się uważało za zaliczoną, jeżeli dwóch zawodników osiągnie odległość ponad 100 km punktowanej trasy nawigowanej (pas 8 km lub odległość uzyskana przez prostopadły rzut na pas zmniejszona o odległość lądowania od osi pasa).

ELIMINACYJNE ZAWODY SZYBOWCOWE

Kolejną innowacją sezonu będą eliminacyjne zawody szybowcowe. Celem ich jest zakwalifikowanie drogą bezpośredniej walki sportowej najlepszych pilotów (wielka szansa dla ludzi obciążonych zawodowo i rodzinnie!) do II ligi i umożliwienie im zdobycia wstępnego doświadczenia zawodniczego.

W EZS mogą startować piloci posiadający srebrną odznakę szybowcową z warunkiem do złotej, którzy zostali wytypowani na poszczególne EZS przez zarządy sekcji na podstawie aktualnej liczby punktów memoriałowych, za zwycięstwo w zawodach klubowych i tym podobnych osiągnięć sportowych. W EZS mogą brać poza konkursem udział piloci I i II ligi na dowolnym typie szybowca, w celu dzielenia się doświadczeniem zawodniczym.

Do zaliczenia przez Komisję Szybowcową zawodów jako EZS muszą być spełnione następujące warunki:

— start we wszystkich konkurencjach dziesięciu tych samych pilotów na monotypie szybowca. W tej dziesiątce zawodników nie mogą się znajdować aktualni piloci I i II ligi.

— należy rozegrać co najmniej trzy konkurencje przelotowe, w tym jako obowiązkowe dwie po trasach zamkniętych (80 proc. trasy trójkątnej lub docelowo - powrotnej). Konkurencję będzie się uważało za zaliczoną, jeżeli dwóch zawodników osiągnie odległość ponad 100 km punktowanej trasy nawigowanej.

Klasyfikacja miejsc odbywać się będzie na podstawie punktacji lig szybowcowych. Wyniki sportowe uzyskane na EZS są zaliczane do CZS o memoriał Bitnera.

Punktacja lig szybowcowych (obowiązująca w II lidze i eliminacyjnych zawodach szybowcowych) opracowana pod kierunkiem mgr Jerzego Adamka przedstawia się następująco:

Zwycięzca konkurencji otrzymuje tyle punktów, ilu zawodników startowało w danej konkurencji, bez wliczania pilotów startujących poza konkursem. Zawodnicy otrzymują liczbę punktów odwrotnie proporcjonalną do zajętego miejsca, np. jeżeli w konkurencji startowało 15 pilotów, to zwycięzca otrzymuje 15 punktów, zdobywca drugiego miejsca — 14, trzeciego — 13 i tak dalej.

Liczba punktów za zajęte miejsca pilotom kończącym konkurencję jest mnożona przez współczynnik dnia uzależniony od czasu trwania lotu zwycięzcy podczas przelotów prędkościowych, natomiast przy przelotach odległościowych — od odległości osiągniętej przez zwycięzcę.

Dla przelotów prędkościowych współczynnik dnia wzrasta o 0,1 za każdą pełną godzinę trwania lotu i

Tak wyglądało pole walki o światowy prymat w szybownictwie w Lesznie przed siedmiu laty. A jak będzie za za dwa miesiące w Anglii?

tak np. jeżeli czas zwycięzcy wynosi powyżej 1 h, wówczas współczynnik wynosi 1,1; powyżej 2 h — współczynnik 1,2 itd. Konkurencję uważa się za prędkościową, jeżeli przynajmniej jeden zawodnik przekroczy metę będącą jednocześnie linią startu lotnego. Wszystkie inne przeloty zaliczane są do grupy przelotów odległościowych, dla których współczynnik dnia wzrasta w zależności od odległości osiągniętej przez zwycięzcę konkurencji, licząc odległość wyznaczonej trasy przelotu. Za przebycie przez zwycięzcę punktowanej trasy ponad 100 km współczynnik wynosi 1,1; ponad 200 km — współczynnik 1,2 itd. Pomiar trasy przelotu zaokrągla się w dół z dokładnością do 1 km.

Cały kraj został podzielony na pięć okręgów, w których należy przeprowadzić EZS dla wszystkich znajdujących się tam aeroklubów. Miejsce i czas przeprowadzenia EZS uzgodnią kluby między sobą, tak, by odbyły się one między majem a wrześniem. Wszystkie rozliczenia finansowe i resursowe na cele EZS aerokluby wygospodarować muszą z posiadanych limitów. Zgłoszenia dotyczące zorganizowania w poszczególnych okręgach Eliminacyjnych Zawodów Szybowcowych należy kierować do ZG APRL w jak najkrótszym terminie.

ZAWODY CAŁOROCZNE

Z nowym rokiem rozpoczęliśmy 11 już z kolei Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera, trzecie z kolei rozgrywane według nowego regulaminu. Zdał on — widać to po wynikach ubiegłego roku — egzamin celująco. Nie przewidujemy więc żadnych zmian systemu punktacji memoriału. Ponieważ regulamin CZS opublikowany był w „Skrzydlatej" przed ponad dwoma laty, warto chyba przypomnieć na progu sezonu zasadnicze jego postanowienia:

— zawody obejmują przeloty docelowe (I konkurencja), docelowo — powrotne (II konkurencja) i po obwodach trójkątów 100 — 500 km (III — VII konkurencje).

— w konk. I punktacji podlegają przeloty docelowe ponad 300 km, po 8 punktów za kilometr. Nieukończone przeloty docelowe przy przeleceniu ponad 80 proc. punktowanej trasy dają po 7 pkt za kilometr.

— w konk. II punktowane są przeloty docelowe ponad 100 km (2 x 50 km) po 12 pkt za kilometr.

— w konk. III — VII za przelot po trasie trójkąta uzyskuje się po 10 pkt za każdy kilometr oraz po 10 pkt za każde 0,1 km/h powyżej prędkości 50 km/h.

— w konk. II — VII jeżeli pokonane zostało 80 proc. punktowanej trasy, której zamierzona długość wynosi co najmniej 300 km, to za każdy przeleciany kilometr otrzymuje pilot 10 pkt.

— ilość punktów za wyczyn uzyskana na szybowcach wysokowyczynowych „Zefir" i „Foka" równa się ilości punktów obliczonej według powyższych zasad pomnożonej przez współczynnik 0,9.

— premia za rekord krajowy wynosi 1 500 pkt, a za międzynarodowy 3 000 pkt.

(pom)

Poznań zawodów w skokach nocnych. Jubileuszowe X Spadochronowe Mistrzostwa Polski i II Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów organizuje Wrocław. Komisja wystąpiła z wnioskiem o zaproszenie na tę imprezę kilku skoczków zagranicznych.

Udział w mistrzostwach można będzie wywalczyć tylko drogą zakwalifikowania się poprzez Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski". Komisja przedyskutowała propozycję zmian do regulaminu tych zawodów, zalecając wprowadzić konkurencje rozgrywane na mistrzostwach świata, oprzeć się o punktację wg tabel francuskich, ograniczyć celność lądowania do promienia 15 m., wprowadzić pełną akrobację zarówno dla mężczyzn jak i kobiet. W sprawie terminu rozgrywania zawodów postanowiono zwrócić się o opinię do sekcji spadochronowych (1.1.—31.12. czy 1.7.—30.6., a może innym). Chodzi o takie ustalenie terminu, ażeby umożliwić zakwalifikowanym do mistrzostw zawodnikom należyte przygotowanie się. W oparciu o nadesłane przez aktyw propozycje Komisja ustaliła założenia lotno-taktyczne spadochronu wyczynowego do rozpisania konkursu. Wstępnie można już podać, że spadochron ten winien być stateczny przy manewrowaniu, o maksymalnym opadaniu do 5 m/sek i prędkości postępowej do przodu minimum 3,5 m/sek. Czas opracowywania projektu określono na 6 miesięcy. Szczegóły ogłosi ZG APRL.

Omówiono również wstępny plan spadochronowego postępu technicznego na lata 1965—1970, m.in. postulując coroczną modernizację spadochronu wyczynowego, budowę co dwa lata nowych prototypów spadochronów wyczynowych, opracowanie barografu dla potrzeb spadochroniarstwa, zrealizowanie jeszcze w tym roku budowy pilocika spiralnego.

W dniu 15 lutego br. pod kierunkiem przewodniczącego Komisji Spadochronowej odbyła się w Warszawie przy udziale przedstawicieli MON i APRL konferencja w sprawie współdziałania WP i APRL w zakresie sportu spadochronowego. Na konferencji omówiono w szczególności sprawy organizacyjne, sprzętowe i postępu technicznego, wnioskując m.in. pilny zakup najnowszych spadochronów wyczynowych (T-4 i Para Commander) i utworzenie placówki zajmującej się wyłącznie sprawami spadochronowego postępu technicznego.

Sprawozdanie z konferencji ZG APRL rozesłał odpowiednim władzom. Komisja w pełni zaakceptowała zawarte w sprawozdaniu wnioski, realizacja których w poważnej mierze zagwarantowałaby właściwy rozwój polskiego spadochroniarstwa.

Na wniosek Komisji Prezydium ZG APRL zatwierdziło (3.12.64 r.) skład spadochronowej kadry narodowej seniorów oraz organizację dla kadry 2-tygodniowego obozu kondycyjnego. Obóz ten zorganizowany został w Jeżowie Sudeckim. Z uwagi na zbliżający się sezon, Komisja — działając w ramach własnych uprawnień — zaakceptowała powołanie pięciosobowej kadry juniorów. Imienny skład kadry juniorów był już opublikowany. Kadra juniorów ma pierwszeństwo w przyjmowaniu na turnusy wyczynowe w CWL, aerokluby zaś winny otoczyć ją szczególną opieką.

Na trenera kadry narodowej Komisja postanowiła powołać Bolesława Gargałę, zaś w charakterze konsultantów w sprawach związanych z przygotowaniem kadry do imprez międzynarodowych Jana Cierniaka i Tadeusza Litwińskiego. Przyjęto również terminy obozów przygotowawczych kadry narodowej, które przeprowadzone zostaną w CWL Krosno.

Z OBRAD KOMISJI SPADOCHRONOWEJ

Z bogatego programu obrad Komisji Spadochronowej, której kolejne posiedzenie odbyło się w dniu 26 lutego br. w Warszawie przedstawiamy najważniejsze sprawy. Komisja omówiła plany szkoleniowo-sportowe oraz plan imprez na rok 1965. Zadania na rok bieżący opracowane zostały przez Wydział Spadochronowy wspólnie z przedstawicielem (przewodniczącym) Komisji.

Wyraźnie odstąpiono od dotychczasowych schematów, wprowadzając do planowanych zadań nowe elementy. Najistotniejsze, to zrezygnowanie z centralnego planowania ilości uzyskiwanych klas trzecich. Każdy aeroklub będzie prowadził samodzielną politykę w tym zakresie. Centralnym planem ujęte są tylko klasy II-gie i I-sze. Do aeroklubów Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź, Warszawa i Wrocław skierowany zostanie w ciągu roku samolot AN-2. Z usług jego będą mogli korzystać skoczkowie wszystkich najbliżej położonych aeroklubów. W CWL Krosno czynne będą w ciągu całego sezonu 14-dniowe turnusy treningowo-wyczynowe. Za zgodą centrum można będzie przebywać do 30 dni. Głównie nauka i doskonalenie akrobacji.

Komisja zatwierdziła regulamin Całorocznych Drużynowych Mistrzostw Spadochronowych Polski. Mistrzostwa te stwarzają bogate możliwości sportowego współzawodnictwa wszystkim skoczkom posiadającym II i I klasę wyszkolenia. Nacelowane są na jakość pracy szkoleniowo-sportowej i pozwolą na obiektywną ocenę pracy poszczególnych aeroklubów i ich sekcji spadochronowych.

Bogaty jest kalendarz imprez sportowych o charakterze międzynarodowym (Jugosławia i NRD) i krajowym. Szczególnie cieszy inicjatywa aeroklubów organizowania ciekawych imprez regionalnych, w tym zamiar zorganizowania przez

Komisja wysłuchała informacji o wynikach kontroli przeprowadzonej przez ZG APRL w aeroklubie Ziemi Lubuskiej, w części dotyczącej naruszenia etyki sportowej przez byłych komisarzy sportowych tego aeroklubu. Wyciągnięcie surowych konsekwencji przez ZG APRL w stosunku do osób, które nadsyłały fałszywe dane o wynikach do Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski", spotkało się z pełną aprobatą Komisji.

Owocny program obrad zakończono stwierdzeniem wniosku o przyznanie tytułu Mistrza Sportu Józefowi Stelmaszykowi z CWL Krosno.

W terenie prowadzona jest praca przygotowawcza przed sezonem. Sygnały z Łodzi, Poznania, Wrocławia, CWL Krosno mówią o dobrej robocie przygotowawczej spadochroniarstwa przed sezonem. Wspólny wysiłek Komisji i sekcji spadochronowych krok po kroku zbliża polskie spadochroniarstwo ku coraz lepszym rezultatom. (tek).

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1962 (dalszy ciąg)

20—27 maja

● II mistrzostwa szybowcowe Ziemi Białostockiej zorganizowane przez Aeroklub Białostocki. Startowało 16 pilotów. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężyła Lucyna Bajewska z Warszawy.

22 maja

*

● W Krakowie zmarł nagle, przeżywszy 42 lata, pilot PLL LOT Benedykt Dąbrowski, autor opowiadań lotniczych i książki „114-ta start".

*

29 maja

● Na Pustyni Błędowskiej wystrzelono doświadczalną rakietę dwustopniową RD-42, Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego Aeroklubu Krakowskiego.

*

29—30 maja

● W Warszawie gościł minister Komunikacji Lotniczej Indonezji, wicemarszałek R. Iskandar, który przebywał w Polsce na zaproszenie ministra Komunikacji. Dostojny gość z Indonezji zwiedził niektóre instytucje lotnicze w stolicy, odbywając m. in. na lotnisku Gocław lot na szybowcu „Bocian" (pilotowanym przez instr. pil. Z. Gadomską).

31 maja

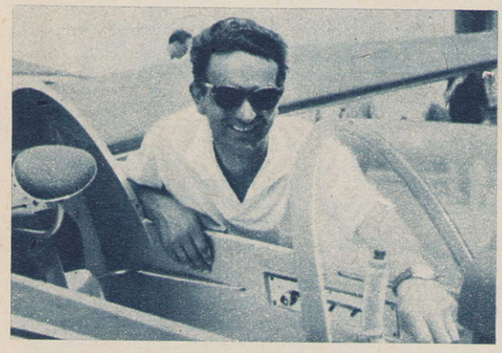
*

● Sejm PRL uchwalił ustawę „Prawo lotnicze".

*

31 maja — 3 czerwca

● We Wrocławiu rozegrano III Samolotowe mistrzostwa Polski w akrobacji z udziałem 23 zawodników na samolotach Zlin-26. Tytuł mistrzowski zdobył



Józef Pieczewski, zwycięzca II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych.
Foto: B. Koszewski

Stanisław Kasperek ze Świdnika, przed Stefanem Studenckim z Zielonej Góry i St. Ackermanem z Inowrocławia.

*

Maj

● Promocja oficerów w Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej w Jeleniej Górze.

*

1 czerwca

● Po raz pierwszy w swej historii, PLL LOT wprowadziły pierwszą klasę na samolotach Il-18 obsługujących trasy z Warszawy do Moskwy, do Londynu przez Amsterdam i do Paryża przez Zurych.

*

3—17 czerwca

● W Lesznie rozegrano II Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych i VIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Wzięło w nich udział 58 zawodników, w tym 25 pilotów w konkurencji międzynarodowej (po 3 z Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Rumunii i ZSRR, po 2 z Jugosławii i Węgier oraz 6 pilotów polskich). W konkurencji krajowej startowało 31 pilotów na szybowcach „Mucha-Standard" i 2 pilotów na szybowcach „Bocian". Ogółem rozegrano 7 konkurencji. W zawodach szybowcowych krajów socjalistycznych polscy piloci odnieśli wielki sukces, zajmując sześć pierwszych miejsc (w kolejności od 1 do 6: Józef Pieczewski, J. Popiel, J. Adamek, A. Witek, M. Gorzelak i E. Makula). Najlepszym z pilotów zagranicznych (siódmym w klasyfikacji) był W. Czuwikow (ZSRR). W VIII SMP zwyciężył Tadeusz Góra, zdobywając tytuł mistrza Polski. W czasie zawodów rozegrano po raz pierwszy w Europie przelot po trasie trójkąta 500 km, który wykonało 11 pilotów z pięciu krajów (CSRS, ZSRR, NRD, Węgier i Polski).

*

7—10 czerwca

● W Krakowie rozegrano imprezę pn. „XIV Lot Południowo-Zachodniej Polski" z udziałem 24 załóg, w tym jednej zagranicznej — z Jugosławii. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Warszawskiego (Zdzisław Dudzik i Andrzej Koskowski).

*

8 czerwca

● W Dzienniku Ustaw PRL (nr 32) ogłoszono Ustawę — Prawo Lotnicze.

*

10—24 czerwca

● Polski przemysł lotniczy demonstrował na Międzynarodowych Targach Poznańskich m. in. śmigłowiec rolniczy SM-1W, samolot rolniczy PZL-101 „Gawron" oraz szybowiec „Foka".

*

24 czerwca

● W Poznaniu przeprowadzono zawody balonowe o Puchar MTP. Rozegrano po raz pierwszy konkurencje przelotu docelowego. Zwyciężyła załoga balonu „Poznań" z Aeroklubu Poznańskiego.

● W Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie gościła delegacja Narodowej Armii Ludowej NRD, która zapoznała się z procesem szkolenia pilotów myśliwskich, polskim sprzętem lotniczym oraz oglądała pokaz mistrzostwa lotniczego polskich pilotów wojskowych.

*

24—25 czerwca

● W Ustrzykach Dolnych rozegrano IX ogólnopolskie zawody modeli szybowców zboczowych o puchar przechodni „Skrzydlatej Polski". Zespołowo zwyciężyła ekipa Aeroklubu Warszawskiego.

*

27 czerwca

● Umowa pomiędzy Rządem PRL i Rządem Afganistanu o międzynarodowej cywilnej komunikacji lotniczej.

*

Czerwiec

● W Krakowie odbyły się I spadochronowe mistrzostwa Wojska Polskiego z udziałem 33 zawodników z wojsk powietrzno-desantowych, wojsk lotniczych i APRL. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężył szer. Szuberla.

● W Centrum Wyszkolenia Spadochronowego APRL w Strzebielinie wykonano 25-tysięczny skok spadochronowy (od 1959 r).

● W Warszawie zaczął się ukazywać tygodnik „Transport i Drogi", organ Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, do którego należą pracownicy lotnictwa cywilnego. Wydawcą pisma są Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

*

1—10 lipca

● Udział polskich skoczków w międzynarodowych zawodach spadochronowych w Rumunii. W klasyfikacji drużynowej Polacy zajęli 1 miejsce, polskie spadochroniarki — drugie. Na zawodach ustanowiono 3 rekordy Polski.

*

19—29 lipca

● Udział polskich pilotów w II mistrzostwach Świata w akrobacji samolotowej w Budapeszcie. Najlepszy z Polaków, Stanisław Ackerman, zajął 20 miejsce. Zespół polski zajął drużynowo 6 miejsce.

*

29 lipca

● Lucyna Bajewska zajęła 4 miejsce w szybowcowych mistrzostwach Rumunii.

(cdn)

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

WŁADYSŁAW W. W. POL

Urodził się w Warszawie 17 lutego 1892 r. Gimnazjum klasyczne skończył w 1911 r. w Kijowie. Tamże ukończył Wydział Lekarski Uniwersytetu Św. Włodzimierza (1916 r). W październiku 1916 r. został powołany do armii rosyjskiej w stopniu kapitana i pracował jako lekarz wojskowy w szpitalu do grudnia 1918 r. Od 1 lutego do 18 stycznia 1919 r. pracował jako lekarz kolejowy w dyrekcji radomskiej. 18 stycznia 1920 r. został powołany do Wojska Polskiego w stopniu porucznika i przydzielony do 7 pułku piechoty legionów. Wysłany na front nad Dźwinę, zachorował na tyfus plamisty i przebywał w szpitalu wojskowym w Wilnie oraz w Szpitalu Ujazdowskim, jako rekowalescent po powtórnie przebytym tyfusie plamistym 29 sierpnia 1920 r. zostaje przydzielony do 54 pułku piechoty w Drohobyczu, a 8 marca 1922 r. obejmuje stanowisko lekarza batalionowego 54 pp. W dniu 8 czerwca tego roku zostaje mianowany kapitanem. W tym samym miesiącu zostaje przeniesiony do 9 pułku ułanów na stanowisko naczelnego lekarza. 27 sierpnia zostaje przemianowany na oficera zawodowego, ze starszeństwem od 1 lipca 1919 r. 1 listopada 1924 r. odkomenderowano go do Wojskowego Instytutu Sanitarnego w Warszawie na specjalizację w okulistyce. Rok później obejmuje stanowisko ordynatora oddziału ocznego w szpitalu wojskowym w Przemyślu. W styczniu 1928 r. zostaje awansowany do stopnia majora. 15 marca tego roku przechodzi do pracy w Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie, na stanowisko kierownika gabinetu okulistycznego.

Po powołaniu do CBLL jako okulista lotniczy, nie mając fachowych doradców, wykonuje samodzielnie prace doświadczalne i opracowuje zagadnienia z zakresu okulistyki lotniczej. Swymi umotywowanymi i naukowo sprawdzonymi postulatami w niektórych dziedzinach okulistyki lotniczej wyprzedził o wiele lat specjalistów zagranicznych. Już w 1933 r. opublikował w artykule „Wybór kolorowego światła dla kabiny samolotu" („Polski Przegląd Medycyny Lotniczej") rezultaty swoich badań okulistycznych. Już wtedy sugerował wprowadzenie czerwonego oświetlenia, co znajduje obecnie zastosowanie w kabinach szybkich maszyn. W okresie międzywojennym w czasopismach specjalistycznych „Lekarz Wojskowy" i „Polski Przegląd Medycyny Lotniczej" opublikował szereg bardzo wartościowych prac z zakresu okulistyki lotniczej.

4 września 1939 r. zostaje ewakuowany wraz z całym personelem lekarskim CBLL do Lwowa i przydzielony do szpitala polowego w Buczaczu. Szpital ten przestaje istnieć 17 września 1939 r. Okupację spędził w Warszawie, pracując w Ubezpieczalni Społecznej. Po Powstaniu Warszawskim przebywał w obozie w Pruszkowie. Po skończeniu wojny pracował w Ubezpieczalni Społecznej w Skierniewicach.

Do Ludowego Wojska Polskiego został powołany 27 lutego 1946 r. 10 kwietnia został przydzielony do Laboratorium Fizjologii i Higieny Lotniczej w Warszawie, na stanowisko kierownika gabinetu okulistycznego. Laboratorium to niebawem otrzymało nazwę Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich, które później przekształciło się w Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej. W WIML-u zajmował się zagadnieniami patofizjologii wzroku. 9 maja 1947 r. zostaje awansowany do stopnia podpułkownika, a 23 sierpnia 1951 r. do stopnia pułkownika; na stopień doktora medycyny promowano go 1 kwietnia 1949 r. przez Wydział Lekarski Uniwersytetu Warszawskiego.

Władysław W. W. Pol

Stopień naukowy docenta uzyskał w Wojskowej Akademii Medycznej 8 października 1963 r. 8 grudnia 1964 r. przeniesiono go w stan spoczynku.

Uczestniczył m. in. w następujących zjazdach Naukowych: Międzynarodowy Zjazd Okulistyczny — Amsterdam 1929. Międzynarodowy Kongres Nawigacji Powietrznej — Haga 1930 (wygłasza referat własny w języku francuskim. W latach 1930—1931 uczestniczy w Zjazdach Polskiego Towarzystwa Okulistycznego, wygłasza na nich własne referaty. Na VIII Międzynarodowym Kongresie Medycyny i Farmacji Wojskowej w Brukseli 1935 r. wygłasza także referat własny w języku francuskim. Międzynarodowy Kongres Nawigacji Powietrznej — Paryż 1938 (demonstruje własny przyrząd do badania daltonistów). Zjazd okulistów wojskowych krajów socjalistycznych — Budapeszt 1961 (wygłasza referat własny w języku rosyjskim). Pierwszy zjazd lekarzy lotniczych krajów socjalistycznych — Warszawa 1956 (wygłasza referat własny). Ponadto uczestniczył w Polskich Naukowych Zjazdach Okulistycznych, organizowanych co dwa lata w miastach uniwersyteckich.

Od 1929 r. należał do Oddziału Warszawskiego Polskiego Towarzystwa Okulistycznego (PTO); w latach 1933—1939 pełnił obowiązki sekretarza PTO. W latach 1956—1962 był przewodniczącym Komisji Rewizyjnej PTO, a w okresie 1963—1964 był wiceprezesem Warszawskiego Oddziału PTO. W latach 1954—1960 pełnił funkcję sekretarza podkomisji ochrony wzroku Rady Naukowej przy Ministerstwie Zdrowia. W 1960 roku został wybrany wiceprezesem Sekcji Społecznej PTO.

Z dziedziny okulistyki lotniczej i ogólnej napisał 50 prac doświadczalnych, popularnonaukowych i poglądowych. Zostały one opublikowane w specjalistycznej prasie wojskowej i cywilnej. Ponadto ma w swoim dorobku liczne artykuły i prace popularno-oświatowe z zakresu higieny, profilaktyki i ochrony wzroku, które publikował między innymi w takich czasopismach jak „Skrzydlata Polska", „Skrzydła i Motor" i „Wiraże". W jego dorobku nie brak także szkiców poświęconych historii polskiej medycyny lotniczej. Są to między innymi artykuły: „Zarys rozwoju instytucji lotniczo-lekarskich w Polsce", „Zarys historyczny rozwoju medycyny lotniczej", „Kartka z dziejów polskiej lotniczej służby zdrowia", „Materiały do dziejów polskiej medycyny lotniczej" (prace te zostały opublikowane w „Lekarzu Wojskowym" i „Medycynie Lotniczej"). Jest także autorem „Historii i kroniki Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej" (maszynopis).

Większość swoich prac opublikował w ostatnim dwudziestoleciu. W latach pięćdziesiątych podjął prace badawcze w okulistyce nad problemami, jakie niósł z sobą szybki rozwój techniki lotniczej. O kierunku jego zainteresowań świadczą tytuły prac ogłoszonych w „Lekarzu Wojskowym", „Medycynie Lotniczej" i „Wojskowym Przeglądzie Lotniczym": „Widzenie barwne i jego znaczenie w lotnictwie", „Zużycie czasu na ruchy gałek ocznych w warunkach lotów na samolotach szybkościowych", „Uwagi o pracy wzrokowej operatorów radarowych", „Zagadnienie wpływu mikrofal emitowanych z nadajników radarowych na powstawanie zaćmy", „Profilaktyka narządu wzroku personelu latającego", „Profilaktyka narządu wzroku personelu technicznego", „Wpływ wysokości na narząd wzroku" i inne. W 1962 r. Wyd. MON wydaje jego książkę pt. „Zagadnienia okulistyki lotniczej". Była to praca habilitacyjna. Ponadto „Wiedza Powszechna" i Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich wydały jego broszury: „Higiena wzroku", „Jaglica" i „Wzrok i jego ochrona" (2 wydania).

Posiada następujące odznaczenia: Medal Brązowy (dwukrotnie 1938 i 1939), Medal Srebrny (1939), Złoty Krzyż Zasługi (1939), Odznaka Grunwaldzka (1946), Brązowy Medal „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny" (1951), Odznaka Ministra Zdrowia „Za wzorową pracę w Służbie Zdrowia (1953) Medal X-lecia Polski Ludowej (1955), Srebrny Medal „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny" (1956), Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (1957)

(RAJ. KUL.)

20 LAT TEMU

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU (12)

DZIAŁNIA DYWIZJI NAD BAŁTYKIEM

Po zdobyciu Kołobrzegu 1 armia zajęła obronę wzdłuż Wybrzeża Zachodniego Pomorza, od Kołobrzegu po Stopnicę. Przed jej lewym skrzydłem oddziały nieprzyjaciela znajdowały się na wyspie Wolin. Natomiast od prawego skrzydła armii nieprzyjaciel oddalony był o dziesiątki kilometrów. Jego garnizon znajdował się na wyspie Bornholm. Wzdłuż wybrzeża od strony otwartego morza przechodziły niemieckie konwoje do odciętych wojsk w Sambii i Kurlandii. Oprócz tego okręty nieprzyjacielskie kilkakrotnie podchodziły do brzegu i ostrzeliwały obronę 1 armii.

Lotnictwo niemieckie bazujące w rejonie Świnoujścia dokonywało rozpoznania w pasie obrony armii, wykonując przeciętnie na dobę około 7 samoloto-przelotów. W tym położeniu nieprzyjaciel mógł podjąć działania na większą skalę wysadzając jedynie desant. Było to wprawdzie mało prawdopodobne w sytuacji, w jakiej znajdowała się wówczas armia hitlerowska; niemniej jednak należało i taką możliwość brać pod uwagę.

Dlatego też dowództwo 1 armii WP nakazało swym oddziałom przystąpić do rozbudowy obrony wzdłuż wybrzeża morskiego. 4 mieszana dywizja lotnicza otrzymała wówczas zadanie prowadzenia rozpoznania ruchu okrętów nieprzyjaciela w pasie od Kołobrzegu do Dziwnowa na głębokość do 30 km w morze. Ponadto dywizja miała rozpoznawać ugrupowanie wojsk nieprzyjaciela na wyspie Chrząszczewo i Wolin.

W związku z tym dowódca dywizji postanowił na zmianę prowadzić rozpoznanie 1 i 3 pułku. Pułk myśliwski miał wykonywać zadanie przy podstawie chmur ponad 500 m, a 3 pułk w trudniejszych warunkach atmosferycznych. Zadanie miano wykonywać dwa razy dziennie małymi grupami samolotów.

Do wykonania rozkazu przystąpił najpierw 3 pułk. Dnia 19 marca w godz. 10.35—10.50 przeleciała wzdłuż brzegu morza para „Iłów" kpt. Dawidiana, a w godz. 17.45—18.05 para ppor. Kramarczuka. Rozpoznanie obie pary przeprowadziły w trudnych warunkach atmosferycznych. W następnych kolejnych dniach również warunki atmosferyczne nie zawsze sprzyjały prowadzeniu rozpoznania. Z tego też powodu począwszy od 19 marca do 8 kwietnia rozpoznanie kontynuowano przeciętnie co drugi dzień, małymi zespołami, w składzie 2—4 samolotów.

Loty wzdłuż wybrzeża sprawiały załogom mniej kłopotu niż nad wyspami Wolin i Chrząszczewo. Nadlatując bowiem nad wyspy spotykano silne przeciwdziałanie obrony przeciwlotniczej. Ponadto rozpoznanie systemu obrony i zamaskowanego ugrupowania bojowego należało do zadań bardziej skomplikowanych niż ustalenie ilości płynących transportów morskich. Dlatego też wraz z rozpoznaniem wizualnym obiekty trudne do rozszyfrowania załogi fotografowały.

W ten sposób przy pomocy zdjęć i danych z obserwacji wzrokowej ustalono, że na wyspie Chrząszczewo hitlerowcy posiadają wyrzutnie rakietowe do pocisków V-2. Jak się później okazało wyrzutnie takie, najprawdopodobniej dla celów doświadczalnych, znajdowały się także na wyspie Wolin. Oprócz tego załogi ustaliły przebieg transzei i rozmieszczenie stanowisk ogniowych na wyspie Chrząszczewo. Dostarczyły danych o bazie morskiej w Świnoujściu i ruchu pojazdów na wyspie Wolin oraz wykryły 21 jednostek morskich. Wreszcie załogi dokonały wielu ataków z broni pokładowej na stanowiska ogniowe, przede wszystkim na baterie artylerii przeciwlotniczej na wyspie Chrząszczewo.

Dane z rozpoznania wskazywały, iż 1 armii WP nie grozi poważniejsze niebezpieczeństwo. Jednocześnie wyniki te przyczyniły się między innymi do oceny sytuacji nieprzyjaciela w pasie obrony armii oraz ustalenia jego sił na wyspach, co szczególnie było ważne do podjęcia decyzji w przyszłych działaniach w tym rejonie.

Dnia 8 kwietnia 4 mieszana dywizja lotnicza zakończyła działania bojowe na Pomorzu i rozpoczęła przygotowanie do przebazowania się na nowe lotnisko w celu wzięcia udziału w operacji berlińskiej.

WYNIKI WALK NA POMORZU

Śledząc przebieg działań ofensywnych na Pomorzu można zauważyć, że bojowe lotnictwo polskie uderzało wszędzie tam, gdzie sytuacja wymagała natychmiastowego rozstrzygnięcia walki na korzyść własnych oddziałów bądź też wojsk radzieckich. Stąd też, oprócz wsparcia działań 1 armii WP o przełamanie Wału Pomorskiego, jednocześnie 4 mieszana dywizja lotnicza wykonuje szereg zadań na zgrupowania nieprzyjaciela zagrażające lub usiłujące hamować rozwijającą się ofensywę. I tak jak grom z jasnego nieba spada na okrążone zgrupowanie hitlerowskie w Pile grad bomb i pocisków z samolotów z szachownicami biało-czerwonymi. W ciągu kilku dni pod wspólnymi ciosami lotnictwa polskiego i radzieckiego opór przeciwnika zostaje załamany i ostatecznie zduszony przez zaciskający się pierścień kordonu oddziałów 47 armii.

W międzyczasie lotnictwo polskie częścią sił wymierza uderzenie w okrążone zgrupowanie nieprzyjaciela w Poznaniu oraz wykonuje szereg zadań na korzyść wojsk marszałka Rokossowskiego, nacierających w kierunku Czerska i Chojnic.

Po zlikwidowaniu ugrupowań nieprzyjaciela na tyłach frontu i zmniejszenia zagrożenia 1 armii WP z kierunku północnego na skutek opanowania Chojnic przez lewe skrzydło 2 Frontu Białoruskiego, 4 mieszana dywizja lotnicza dopiero wówczas całością sił przeszła do wsparcia oddziałów polskich.

Przez cały dwumiesięczny okres pułki wykonywały zadania wynikające z ogólnych zamierzeń wojsk naziemnych. Na ich korzyść 4 MDL wykonała około 850 lotów bojowych, w rezultacie czego zniszczono i uszkodzono: 322 samochody, 34 działa artyleryjskie, 21 parowozów, 193 wagony, 9 cystern z paliwem, kilkanaście czołgów, dziesiątki pojazdów trakcji konnej, 1 samolot oraz zabito i raniono setki żołnierzy hitlerowskich. Ponadto wywołano liczne pożary, spowodowano szkody w urządzeniach portowych i węzłach komunikacyjnych oraz zatopiono 5 jednostek morskich — w tym jeden okręt transportowy.

Zadane straty wpłynęły na osłabienie siły bojowej nieprzyjaciela utrudniły mu swobodę manewru odwrotu oraz w końcowej fazie walk hamowały i dezorganizowały jego ewakuację z Pomorza, a zwłaszcza z Kołobrzegu. Oprócz zadanych strat lotnictwo dostarczyło cennych danych z rozpoznania tyłów nieprzyjaciela. co z kolei wpływało na decyzje sztabów i sukcesy wojsk nacierających na polu walki.

W działaniach tych, prowadzonych w skomplikowanych warunkach atmosferycznych i przy silnym przeciwdziałaniu obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela nie obeszło się bez strat własnych. Z samej tylko 4 mieszanej dywizji lotniczej, bez jednostek pomocniczych, w walkach na Pomorzu poniosło śmierć 6 lotników i kilku zostało rannych. W sprzęcie bojowym ogólne straty wyniosły 8 samolotów rozbitych i kilkanaście uszkodzonych. Te ostatnie dzięki niestrudzonym jak zawsze mechanikom szybko doprowadzone zostały do sprawności i znów użyto je do walki.

W tym okresie oprócz pułków bojowych intensywne loty na korzyść nacierających wojsk wykonywały również lotnicze jednostki armijne: 3 samodzielna eskadra łącznikowa przy sztabie 2 armii i 103 samodzielna eskadra łącznikowa przy sztabie 1 armii oraz znajdujące się na głębokich tyłach pułki lotnicze: 12 sanitarny, 13 transportowy, 17 łącznikowy i dwie samodzielne eskadry łącznikowe 5 i 6.

W PRZEDEDNIU OPERACJI BERLIŃSKIEJ

Po rozbiciu armii hitlerowskich na Śląsku i Pomorzu w końcu marca i na początku kwietnia 1945 r. wojska radzieckie wyszły na szerokim froncie nad Odrę i Nysę Łużycką, uzyskując pomiędzy Bałtykiem i Sudetami dogodny obszar wyjściowy do uderzenia na Berlin. Dalej na południe wyzwolona została znaczna część Moraw, Węgry i 13 kwietnia jednostki radzieckie zdobyły Wiedeń.

Na froncie zachodnim wojska anglo-amerykańskie likwidowały ponad 300-tysięczne okrążone zgrupowanie nieprzyjaciela w Zagłębiu Ruhry i jednocześnie rozwijały natarcie w kierunku wschodnim, osiągając czołowymi oddziałami w połowie kwietnia rzekę Łabę w rejonie Wittenberga, Magdeburga, Dessau. Uwieńczone powodzeniem, sojusznicy kontynuowali także w tym czasie działania ofensywne we Włoszech, gdzie walczył II korpus polski i w Holandii, w wyzwoleniu której dzielnie spisała się 1 dywizja pancerna.

Tymczasem, po osiągnięciu dogodnych podstaw wyjściowych między Bałtykiem a Sudetami, wojska radzieckie i polskie czyniły przygotowania do ostatecznego rozprawienia się z wrogiem na jego własnym terenie w obrębie Berlina.

Dowództwo hitlerowskie, usiłując za wszelką cenę nie dopuścić do przełamania linii Odry i Nysy, przygotowało potężną głęboko urzutowaną obronę. W obszarze tym nieprzyjaciel zgrupował najlepsze swe wojska, tysiące dział, czołgów i około 3 000 samolotów. Siły te miały powstrzymać natarcie armii radzieckiej, uratować hitlerowską Rzeszę i osłonić przed hańbą klęski stolicę Niemiec, która od wojen napoleońskich nie zaznała jeszcze szturmu obcych wojsk.

Naczelne Dowództwo Radzieckie, dążąc do jak najszybszego zakończenia wojny, postanowiło silnymi uderzeniami trzech frontów rozciąć główne zgrupowanie strategiczne nieprzyjaciela, opanować Berlin i wspólnie z sojusznikami zachodnimi zmusić Niemcy do bezwarunkowej kapitulacji.

STAN LOTNICTWA

Do udziału w ostatniej fazie wojny władza ludowa Polski przeznaczyła, oprócz dwóch armii ogólnowojskowych, swoje lotnictwo w składzie 12 pułków bojowych i 3 pomocniczych.

W związku z tym Dowództwo Lotnictwa WP, mając na froncie 4 mieszaną dywizję lotniczą oraz trzy pułki lotnictwa pomocniczego (12 sanitarny, 13 transportowy, 17 łącznikowy) skierowało do działań ofensywnych w kwietniu również 1 mieszany korpus lotniczy.

Przebazowanie 1 korpusu do Polski rozpoczęło się w końcu stycznia 1945 roku. 26 lutego przybył do Łowicza sztab korpusu. Pod koniec marca i w kwietniu na lotnisko Sanniki przebazowała się 1 dywizja lotnictwa bombowego, wyposażona w 105 samolotów typu Pe-2. W pierwszych dniach kwietnia na lotnisku Kutno przyleciała 3 dywizja lotnictwa myśliwskiego, a na węzeł lotniskowy Łódź-2 dywizja lotnictwa szturmowego. Ogółem korpus wyposażony był w 303 samoloty, z tego do zadań bojowych mogły wystartować 282 maszyny. w tym 85 szturmowych typu Ił-2; 98 myśliwskich Jak-9 i 99 bombowców nurkujących Pe-2. Pozostałe samoloty wymagały remontu.

W ten sposób w połowie kwietnia dowództwo lotnictwa WP dysponowało czterema dywizjami bojowymi wyposażonymi w ponad 400 samolotów oraz trzema pułkami lotnictwa pomocniczego, mającymi około 80 samolotów. Ponadto w składzie dowództw 1 i 2 armii znajdowały się dwie samodzielne eskadry 3 i 103. Oprócz tego na korzyść Naczelnego Dowództwa wykonywały zadania samodzielne eskadry łącznikowe 5 i 6. Niezależnie od tego Dowództwo Lotnictwa WP czyniło wówczas wysiłki w przygotowaniu kadr i bazy materiałowo-technicznej dla dalszej rozbudowy Polskich Sił Powietrznych.

W tym celu w połowie kwietnia zreorganizowano Techniczną Szkołę WP i na bazie jej utworzono dwie uczelnie lotnicze, a mianowicie dla kształcenia kadr technicznych sformowano Techniczną Szkołę Lotniczą oraz dla szkolenia personelu latającego zorganizowano Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie.

W marcu w oparciu o wojskowy personel latający powołano do życia lotnictwo do zadań administracji państwowej i otwarto na terenach wyzwolonego kraju normalną komunikację powietrzną, wykorzystywaną zarówno przez władze cywilne, jak i władze wojskowe.

Lotnictwo to całkowicie zorganizowane zostało przez Dowództwo Lotnictwa WP. W tym celu przy sztabie utworzono specjalny oddział, któremu podporządkowano dwie eskadry i dwa transportowe pułki lotnicze. A mianowicie z dniem 25 marca 1945 r. sformowano 7 samodzielną eskadrę lotnictwa transportowego wyposażoną w 9 samolotów Li-2. Trzy dni później włączono w skład Lotnictwa Polskiego radziecki 18 pułk lotnictwa transportowego — wyposażony w 57 samolotów Po-2 i 14 kwietnia, przybyły ze Związku Radzieckiego, 19 pułk lotnictwa transportowego wyposażony w 48 samolotów Po-2. Ponadto do dyspozycji ochrony Rządu otrzymano 8 samodzielną eskadrę lotniczą wyposażoną w 10 samolotów Po-2.

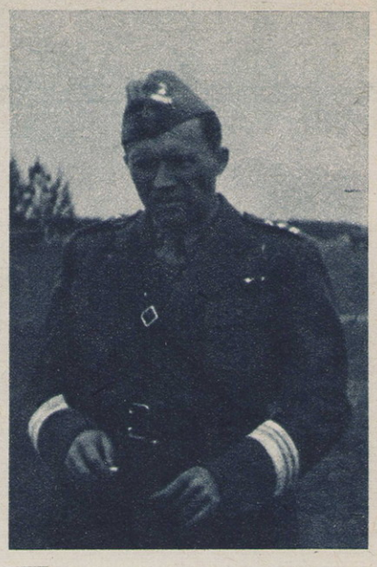
Jednostki te w sytuacji zniszczonej komunikacji kołowej spełniały bardzo ważną rolę w nawiązaniu kontaktów z województwami, powiatami, w zorganizowaniu przesyłek pocztowych zarówno cywilnych jak i wojskowych oraz w przewozie działaczy państwowych itp.

Oprócz tego dla samodzielnych zadań frontowych sformowano 14 pułk rozpoznania lotniczego i korygowania ognia artylerii.

Ogółem na wyposażeniu jednostek lotniczych bez szkół było wówczas około 700 samolotów.

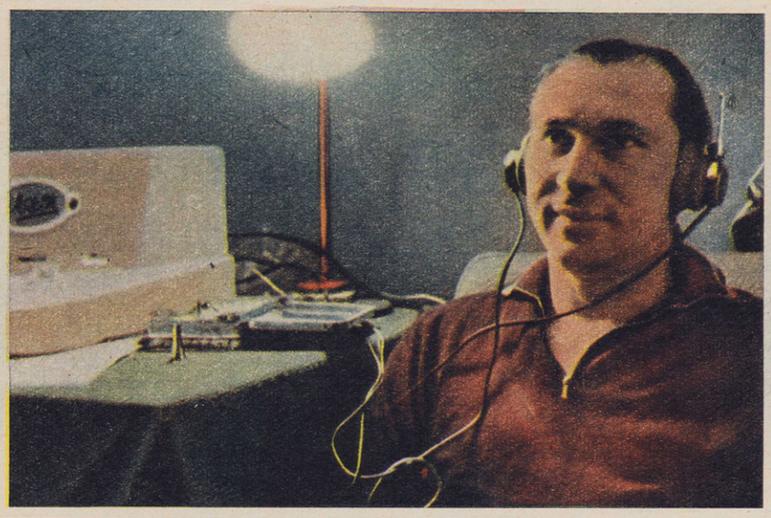
(d.c.n.)

Pogrzeb ppłk. Tałdykina, we Frydlądzie Pomorskim, w marcu 1945 r. Foto archiwalne (2)

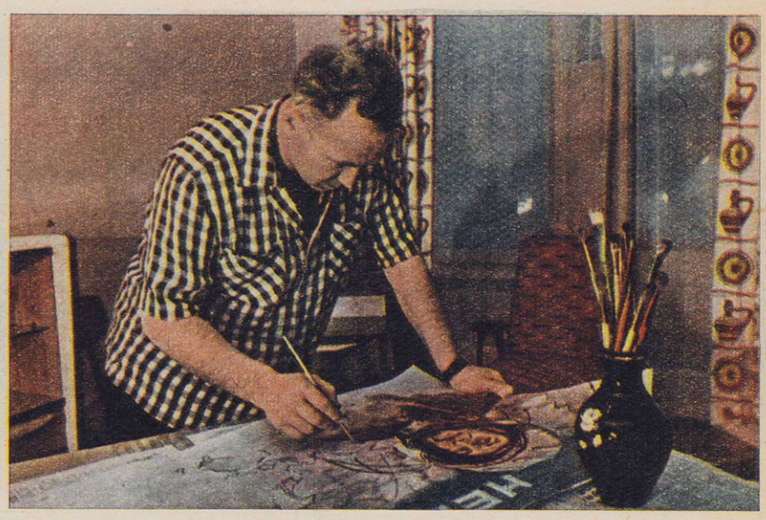


Dowódca 1 plm „Warszawa", ppłk I. Tałdykin, na lotnisku frontowym.

PAWEŁ BIELAJEW I ALEKS



Paweł Bielajew podczas ćwiczeń bodźcowych.



Aleksiej Leonow jest zapalonym malarzem-amatorem, redaktorem gazetki ściennej kosmonautów „Neptun".

Pułkownik PAWEŁ BIELAJEW

Dowódca statku „Woschod-2". Urodził się 26 czerwca 1925 r. w wiosce Czeliszczewo. W 1942 r. ukończył 10-letnią szkołę średnią i rozpoczął pracę w fabryce, najpierw jako ślusarz, potem kontroler produkcji. W 1943 r. wstąpił ochotniczo do wojska i na własne życzenie został skierowany do szkoły lotniczej, którą ukończył w 1945 r. Jako pilot myśliwski brał udział w wojnie z Japonią, a następnie służył w różnych jednostkach wojskowych uzyskując szereg wyróżnień. W 1949 r. wstąpił do partii. W 1956 r. został skierowany na studia w Wojskowej Akademii Lotniczej, którą ukończył w 1959 r. W tymże roku uzyskał uprawnienia pilota wojskowego 2 klasy. Obecnie studiuje zaocznie w Wojskowej Akademii Lotniczej mając w perspektywie stopień adiunkta.

Paweł Bielajew przebył pomyślnie specjalny trening kosmonautyczny. Jest również doświadczonym skoczkiem spadochronowym. Odznaczony orderami — Lenina i Czerwonej Gwiazdy oraz medalami: „Za bojowe zasługi", „Za zwycięstwo nad Niemcami", „Za zwycięstwo nad Japonią", „XXX lat Armii i Floty ZSRR", „40 lat Radzieckich Sił Zbrojnych" oraz „Za wzorową służbę" (I i II stopnia). Żona Bielajewa ma na imię Tatiana, a córki — Irina (urodzona w 1949 r.) i Ludmiła (urodzona w 1955 r.). Rodzice Bielajewa już nie żyją. Za udział w historycznym locie kosmicznym Paweł Bielajew otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego i lotnika-kosmonauty ZSRR.

Autograf P. Bielajewa

Podpułkownik ALEKSIEJ LEONOW

Drugi pilot statku „Woschod-2" urodził się 30 maja 1934 r. w wiosce Listwianka. W 1953 r. został skierowany przez Komsomoł do wojskowej szkoły lotniczej, którą ukończył z wyróżnieniem. Następnie służył w różnych jednostkach lotniczych, gdzie uzyskał uprawnienia pilota wojskowego 3 klasy.

Wykonał 115 skoków spadochronowych i od 1960 r. posiada tytuł instruktora wojsk powietrzno-desantowych. Obecnie studiuje w Wojskowej Technicznej Akademii Lotniczej im. Żukowskiego.

Aleksiej Leonow przebył pomyślnie specjalny trening kosmonautyczny.

Odznaczony orderami — Lenina i Czerwonej Gwiazdy oraz medalami: „40 lat Radzieckich Sił Zbrojnych" i „Za wzorową służbę" (III stopnia).

Członek partii od 1957 r.

Żona Leonowa ma na imię Swietłana, a córka (urodzona w 1961 r.) — Wiktoria. Rodzice Leonowa żyją; ojciec jest na emeryturze.

Za udział w historycznym locie Aleksiej Leonow otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego i Lotnika-kosmonauty ZSRR.

Autograf A. Leonowa

STATEK WOSCHOD-2"

Była to 2-osobowa wersja znanego z poprzedniego lotu zespołowego statku „Woschod-1" wyposażona w specjalną śluzę umożliwiającą załodze wyjście z kabiny w przestrzeń kosmiczną i powrót.

SKAFANDER

Kosmonauci byli ubrani w skafandry koloru śnieżno białego; podobnej barwy były buty i hełmy. Konstrukcję skafandra oraz śluzy wyjściowej opracował młody, 30-letni uczony.

NAZIEMNE STANOWISKO DOWODZENIA

Tak, jak i podczas poprzednich startów różne ważne funkcje pełnili tutaj kosmonauci, którzy odbyli już loty w Kosmosie. Od Gagarina do Komarowa. Stanowisko dowodzenia otrzymało tym razem kryptonim „Zaria", zaś statek „Ałmaz-2". W naziemnych centrach łączności i obliczeń znajdowały się specjalne automatyczne mapy — globusy (wielkości człowieka), na których można było w każdej chwili ustalić aktualne położenie statku „Woschod-2". Specjalne urządzenie utrwalało również dotychczasową trasę lotu statku wokół Ziemi.

MÓWI GŁÓWNY KONSTRUKTOR STATKÓW KOSMICZNYCH ZSRR

Na starcie: Będzie to lot niezwykły. Jeden z kosmonautów opuści kabinę statku i zbada możliwości prac montażowych w Kosmosie. Przewidzieliśmy wszystko i mamy pewność, że próba się uda. Ale mimo to kosmonauci otrzymali surowe polecenie: „Nie ryzykujcie bezmyślnie, postarajcie się tylko wykonać zadanie. Lot nie ma rekordowych celów. Głównym zadaniem załogi jest sprawdzenie zjawisk związanych z bezpośrednim pobytem w przestrzeni kosmicznej".

START

Start „Woschoda-2" nastąpił 18 marca 1965 r. o godzinie 8 czasu warszawskiego z kosmodromu Bajkonur. Początkowe dane orbity: perigeum — 173 km, apogeum — 495 km, jej nachylenie względem równika ziemskiego — 65 stopni, początkowy okres obiegu wokół Ziemi — 90,9 min. Była to orbita bardzo zbliżona do obliczeniowej.

Potężna rakieta nośna miała powłokę koloru białego.

Załoga statku „Woschod-2" rozpoczęła wykonywanie programu zadań już po upływie 2 min. od chwili startu (w poprzednich lotach następowało to dopiero po pełnym okrążeniu Ziemi).

Rakieta nośna była jeszcze widoczna, gdy kosmonauci zameldowali: „Przeciążenie niewielkie, a następnie — „Cała Ziemia w obłokach. Niebo czarne".

KOSMICZNY SPACER

18 marca 1965 r. o godzinie 9.30 czasu warszawskiego podczas drugiego okrążenia Ziemi Aleksiej Leonow opuścił kabinę statku i w specjalnym skafandrze oddalił się

IEJ LEONOW

Zdjęcia: Agencja Prasowa NOWOSTI (APN)

Trójka serdecznych przyjaciół: pierwszy kosmonauta Jurij Gagarin (w środku) oraz Paweł Bielajew (z lewej) i Aleksiej Leonow podczas wycieczki nad brzeg Morza Czarnego w okresie sztormu jesienią ubiegłego roku.

Paweł Bielajew słucha w gronie rodzinnym, jak córka Ludmiła gra jego ulubiony utwór — poloneza Ogińskiego. Obok — żona Tatiana i druga córka Irina.

Zimowy trening Aleksieja Leonowa.

Paweł Bielajew podczas treningu specjalnego.

do 5 m w przestrzeń kosmiczną. Następnie powrócił pomyślnie do kabiny. Leonow przebywał łącznie w przestrzeni kosmicznej około 20 min, z tego 10 min poza statkiem. Związany z tym meldunek radiowy Leonowa przesłany do stanowiska dowodzenia był następujący: „Otworzyłem pokrywę śluzy. Wyrzucam się. Jestem nad Kaukazem. Teraz są pode mną chmury". Kosmonauta był połączony kablem ze statkiem. Będąc w przestrzeni kosmicznej dokonał on szeregu próbnych prac montażowych, m.in. odkręcanie i zakręcanie nakrętek, śrub itp.

Po powrocie Leonowa do kabiny i krótkim odpoczynku jego puls był w zakresie 70—72 uderzeń na minutę, a częstotliwość oddechu 18—20. Ciśnienie w kabinie — 760 mm słupka rtęci, temperatura 19 stopni, C, względna wilgotność — 45 proc.

Bielajew widział w Kosmosie innego sztucznego satelitę znajdującego się w odległości około 800 m od statku „Woschod-2". Gdyby Leonow był wyposażony w mały silnik rakietowy, mógłby zbliżyć się do tego satelity, zbadać go i powrócić do swego statku.

LĄDOWANIE

Dowódca „Woschoda-2" włączył rakietowe silniki hamujące, gdy statek znajdował się nad Afryką (mniej więcej nad równikiem), kończąc 17 okrążenie Ziemi. Statek zaczął schodzić z orbity. Było to pierwsze ręczne sterowanie tej ważnej fazy lotu. W poprzednich lotach czynności te spełniały urządzenia automatyczne.

„Woschod-2" lądował miękko na spadochronach. Tym razem na śniegu. Lądowanie nastąpiło 19 marca 1965 r. o godzinie 10.02 czasu warszawskiego w rejonie miasta Perm na Uralu. Załoga statku „Woschod-2" dokonała ponad 17 okrążeń Ziemi, przebywając ponad 720 000 km w czasie 26 godzin i 2 minut.

Pierwszymi ludźmi, którzy powitali kosmonautów na Ziemi byli mieszkańcy Uralu: W. Bielajew, drwal W. Nieczajew oraz lekarz M. Tunanow. Dotarli oni na nartach do statku, ale pomoc lekarza była zbyteczna — kosmonauci czuli się znakomicie.

MÓWI GŁÓWNY TEORETYK KOSMONAUTYKI ZSRR

Po locie: Dokonany eksperyment pomoże w następnych operacjach spotkania i styku statków w Kosmosie. Prawdopodobnie praca w przestrzeni kosmicznej będzie łatwiejsza niż na Ziemi. Uczeni radzieccy opracowali szereg wersji opuszczenia kabiny „Woschoda-2", ale wybrano tę, która dała się zrealizować najszybciej i najekonomiczniej.

NA ZIEMI ⊕ W POWIETRZU ✈ W KOSMOSIE ✲

MIĘDZYNARODOWY REKORD PRZELOTU NA ŚMIGŁOWCU

Trzyosobowa załoga śmigłowca SH-3A Sea-King (czyli S-61B Sikorsky'ego) ustanowiła w dniu 6 marca międzynarodowy rekord przelotu 3 400 km w czasie 15 godzin 52 min. Start nastąpił z pokładu lotniskowca „Hornet" w okolicy San Diego w Kalifornii, a lądowania dokonano na drugim lotniskowcu „F. D. Roosevelt", znajdującym się w okolicy Jacksonville, czyli na wschodnim wybrzeżu USA. Pierwszym pilotem śmigłowca był kapitan Williford, drugim Beil, a mechanikiem Bert (na zdjęciu załoga po rekordowym locie). Warto podać, że poprzedni rekord wynosił 2 170 km. Średnia prędkość lotu wynosiła 215 km/h, zużyto 6 500 litrów paliwa. Ciężar startowy śmigłowca 10 400 kG. SH-3A ma dwa silniki turbinowe po

1 250 KM każdy, średnica 5-łopatowego wirnika 18,9 m, ciężar własny 5 125 kG, pułap 3 900 m, prędkość przelotowa 235 km/h.

DLACZEGO JEST TAK ŹLE — — SKORO JEST TAK DOBRZE

Zachodnioniemiecka prasa fachowa coraz częściej bije na alarm: nie mamy nowego narybku naukowo-technicznego! Sprawa ta jest nawet przedmiotem obrad Bundestagu oraz parlamentów krajowych NRF. Brak kadr młodych naukowców i w zakresie badań przestrzeni kosmicznej. Periodyki lotnicze cytują wypowiedzi na ten temat różnych autorytetów, wypowiedzi — oceniających z wielkim krytycyzmem aktualny stan daje się odczuć szczególnie w dziedzinie przemysłu lotniczego zachodnioniemieckich badań naukowych.

Oto parę z tych wypowiedzi, wydrukowanych w miesięczniku „Flugwelt" (nr 3/65).

Profesor F. Seitz, przewodniczący National Academy of Sciences w Waszyngtonie:

„Z wielu powodów Niemcy stoją niżej pod względem nowoczesności organizacji badań naukowych od jakiegokolwiek innego, technicznie zaawansowanego kraju zachodniego analogicznej wielkości. Uniwersytety i placówki badawcze opierają się wciąż jeszcze głównie na systemie instytutów, który rozwinął się dobre sto lat temu..."

Profesor dr A. Betz, przewodniczący zarządu Instytutu Doświadczalnego Aerodynamiki w Göttingen:

„Wielu naszych najlepszych młodych naukowców przenosi się do Ameryki, gdyż znajdują tam zajęcia, które umożliwiają im wykazanie swych możliwości fachowych, podczas gdy w niemieckich zakładach badawczych częstokroć pozostają nie wykorzystani".

Dr g. v. Gierke (wypowiedź na temat systemu wynagradzania naukowych współpracowników Instytutu Maxa — Plancka i innych wielkich instytutów badawczych):

„Z dzisiejszą strukturą zatrudniania niemieckie instytuty naukowo-badawcze nie mogą się porównać do innych zagranicznych instytutów".

Dr G. Lehr i dr E. Telschow (w pracy na temat organizacji instytutu fizyki plazmowej w Garching):

„Niezwykle trudno jest pozyskać i utrzymać przy sobie fachowe siły naukowo-techniczne, dysponujące odpowiednio dużym doświadczeniem".

A więc... dlaczego jest tak źle, skoro jest tak dobrze — chciałoby się zapytać. Skoro spece od propagandy zapewniają świat, że nie ma to jak w NRF. Jak to się mogło stać — pytają sami siebie co tężsi fachowcy zachodnioniemieccy, że (cytat z artykułu w „Flugwelt") „w jednym z najsilniejszych gospodarczo na kontynencie europejskim krajów ma miejsce taka sytuacja w dziedzinie nowoczesnej techniki?"

W odpowiedzi posłużmy się znów głosami zachodnioniemieckimi. Oto co na ten temat mówią wyniki ankiety przeprowadzonej wśród naukowców przez Niemieckie Stowarzyszenie Naukowo-Badawcze, przy współpracy innych podobnych organizacji w NRF:

„1. W klasycznym zakresie badań naukowych i stosowaniu klasycznych metod jesteśmy na poziomie. W zakresie nowoczesnych rozwiązań i stosowaniu nowoczesnych metod — trzeba stwierdzić, iż zostaliśmy w tyle za innymi krajami.

2. Mamy pojedyncze osiągnięcia — brak ich jednak w szerszym zakresie.

3. Młodzi naukowcy, inżynierowie i technicy marnują całe lata w wojsku, zamiast pracować w laboratoriach. Ludzie ci służąc w wojsku są dosłownie odizolowani od ogółu.

4. Nasz system prowadzenia prac naukowo-badawczych jest przestarzały, wyposażenie wyższych uczelni — niedostateczne.

5. Brak narybku naukowo-technicznego wywołany jest: niedostatkiem środków finansowych, niedostatecznym wynagradzaniem, brakiem stałej, dobrze opłacanej pracy".

Starczy? Chyba tak. I zapamiętajmy: to dzieje się w kraju, okrzyczanym jako miejsce „cudu gospodarczego".

(z)

...Naukowcy, technicy marnują całe lata w wojsku zamiast pracować w laboratoriach. Foto: „Flugwelt"

PRZED X SZYBOWCOWYMI MISTRZOSTWAMI ŚWIATA

WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS 1965

Dalsze informacje z „placu boju": Oficjalną mapą mistrzostw do pomiarów będzie topograficzna mapa lotnicza 1:250 000, natomiast mapą zawodniczą lotnicza Europy ICAO 1:500 000 (arkusz południowej Anglii).

Organizatorzy zastrzegli sobie w regulaminie prawo — według własnego uznania — ogłoszenia dowolnego dnia dniem przerwy. Rozumiemy, że dotyczyć to będzie wyłącznie dni pozbawionych termicznych warunków do lotu, w przeciwnym bowiem razie decyzje o przerwie — jeśliby takie zapadły — godziłyby w czystość sportową mistrzostw (niemożność „odegrania" się pilotów zajmujących dalsze miejsca).

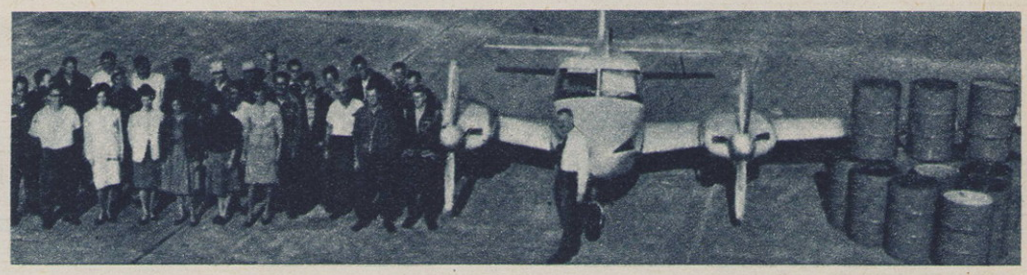
Kolejność startu będzie zależała od rodzaju konkurencji. W prędkościowych pilociwyholowani zostaną zgodnie z porządkiem na liście — po każdej konkurencji kolejność ta będzie się przesuwała sukcesywnie w przybliżeniu o 2/7 liczby zawodników. Do przelotów odległościowych pilot będzie startował o wybranej przez siebie godzinie. Wszystkie starty z ziemi będą się odbywały przy pomocy samolotów holujących — w zasadzie typu „Chipmunk".

W trosce o bezpieczeństwo gospodarze określili następujące zasady wykonywania lotów: W promieniu 5 km od środka lotniska w South Cerney wszystkie szybowce muszą krążyć w lewo. Poza tym rejonem szybowiec przylatujący do komina musi krążyć w tym samym kierunku co pierwszy w nim szybowiec, bez względu na dzielącą je wysokość. W promieniu 5 km od środka lotniska South Cerney loty w chmurach są niedozwolone. Regułą mistrzostw będzie stały i ścisły obowiązek przestrzegania praw i przepisów dotyczących lotniczych obszarów kontrolowanych. Wzbronione jest wykonywanie bez upoważnienia akrobacji w sąsiedztwie lotniska South Cerney.

Start lotny — na wysokości maksymalnej 1 000 m — odbywać się będzie podobnie jak u nas. Innowacją jest zasada, że w każdym locie szybowiec może wykonać więcej niż jeden start lotny, a do obliczeń punktacji przyjęta zostanie godzina ostatniego wykonanego prawidłowo startu lotnego. Dotychczas liczba startów lotnych podobnie jak i ziemnych była ograniczona do trzech. Takie postanowienie utrudnia rolę sędziów — meldowania mogą się mnożyć w nieskończoność, ale pozwala zawodnikom na dowolną ilość startów taktycznych. Oby tylko znani z nich nasi mistrzowie nie przesadzili i nie odeszli na trasę zbyt późno!

Lądowania w miejscach innych niż South Cerney lub meta przelotu prędkościowego muszą być poświadczone na oficjalnym zaświadczeniu lądowania przez dwóch świadków (!), którzy muszą również podać swoje adresy.

Wszystkie ściągania szybowców, za które odpowiedzialna jest ekipa, muszą być dokonywane przy pomocy samochodu i wozu transportowego. Ściągania za samolotem dozwolone będą jedynie z wysp niedostępnych drogą kołową. Piloci nie mogą powracać oddzielnie, lecz muszą towarzyszyć swemu szybowcowi. (p)



„Latający dziadek", 57-letni pilot Max Conrad (USA) pokonał na dwusilnikowym samolocie „Twin Comanche" odległość 12 668 km, ustanawiając nowy rekord (w klasie samolotów o ciężarze 1 750—3 000 kG) międzynarodowy (24 grudnia 1964 r.). W locie swym pilot zużył 2 730 litrów paliwa, co obrazuje poglądowo powyższe zdjęcie. Z prawej — beczki z paliwem, a z lewej 25 osób, które symbolizują ciężar benzyny. Warto podać, że „Comanche" zabiera jednorazowo na pokład 342 litry paliwa.

Fiaskiem organizacyjnym zakończyła się międzynarodowa wystawa sprzętu lotniczego w Wenecji (3—6 września ub. r.). Oto z eksponatów oglądać można było tylko dwa samoloty sportowo - turystyczne „Bölkow", dostarczone przez NRF, jeden amerykański Piper i jedną maszynę francuską. Powód? Brak doświadczenia ze strony weneckich organizatorów: zapomnieli, że równocześnie Anglicy organizują wystawę w Farnborough, Francuzi konkurencyjną wystawę w Cannes, Niemcy w Hannowerze, a nawet właśnie włoscy rodacy — wystawę w Turynie.

*

11 marca br. w 30 rocznicę istnienia Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa, odbył się w siedzibie klubu uroczysty wieczór, w którym wzięli udział znani sportowcy lotniczy ZSRR, starszego i młodszego pokolenia, wychowankowie Centralnego Aeroklubu. Przybyli m. in. W. Grizodubowa, M. Czeczniewa, S. Anochin, N. Kamniewa, T. Russijan, M. Wierietiennikow, A. Skopinowa, A. Awierianow.

*

Na lotnisko w Sofii przybyła pierwsza partia 10 polskich samolotów An-2, zakupionych przez władze lotnictwa rolniczego w Bułgarii. Bułgarskie lotnictwo rolnicze, dysponujące dotychczas 26 samolotami do opylania pól, winnic i sadów środkami owadobójczymi, zakupiło w Polsce ogółem 40 samolotów An-2.

*

Służba meteorologiczna USA opracowała 3 nowe przyrządy: do pomiaru wielkości i rozpadu kropel deszczowych oraz zawartości wody w chmurach i we mgle.

*

Badania przeprowadzone przez siły powietrzne Australii ustaliły, że wypalenie przez pilota 20—30 papierosów dziennie pogarsza o 20 proc. normalne zdolności widzenia w ciemnościach. Zjawisko to nie ustępuje mimo wentylacji płuc

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

tlenem ponieważ skutki utrzymują się przez szereg godzin. Na wysokości 4 850 m sprawność widzenia w ciemnościach pilota — palacza wynosi tylko 40 proc.

*

Władze miejskie Nowego Jorku wykorzystały mały sterowiec wyposażony w 125 kG aparatury pomiarowej do badania lokalnych zanieczyszczeń powietrza gazami i dymami przemysłowymi.

*

W ciągu ostatnich 10 lat liczba antenowych masztów telewizyjnych o wysokości powyżej 300 m wzrosła w USA z 29 do 157. Wśród nich są nawet wieże wysokości do 619 m. Stowarzyszenie pilotów zwróciło się do prezydenta USA o powołanie specjalnej państwowej grupy roboczej dla zbadania problemów bezpieczeństwa lotów w rejonach z wieżami.

Lotnictwo straży leśnej prowincji Quebec w Kanadzie posiada 7 zmodyfikowanych łodzi latających „Catalina". Są to samoloty strażackie, z których każdy zabiera około 3400 l wody. Zbiorniki mogą być opróżnione w ciągu 0,8 sek, a ponowne napełnienie trwa zaledwie 14 sek. W akcji gaszenia samolot może wykonać zrzut wody co 3—10 min. Wodę pobiera się bezpośrednio z „lądowisk" — rzek lub jezior. Samoloty są przeznaczone przede wszystkim do zwalczania małych pożarów leśnych w ich początkowej fazie.

*

Kongres USA przyznał dotację 511 tys. dol. na prace projektowe na rozbudowę Narodowego Muzeum Lotniczego. Koszty budowy mają wynieść 40 mil. dol.

*

Mieszkający obecnie w USA były pilot hitlerowskiej Luftwaffe Hans Luenger oraz Meritt Zimmerman odtworzyli znany przedwojenny niemiecki szybowiec wyczynowy „Condor", na którym w 1964 r. startowali w strefowych zawodach szybowcowych w Adrian.

*

Amerykańskie Stowarzyszenie Zabytkowych Samolotów zorganizowało we wrześniu 1964 r. jedenaste już zawody — konkurs. Udział wzięło 180 oryginalnych maszyn „zabytkowych" i 20 — odtworzonych przez amatorów. Wszystkie latające. Zwycięzył myśliwiec Waco-D z 1930 r. z silnikiem 450 KM. Wśród samolotów był Fairchild FC-2 z 1927 r., trzysilnikowy Ford, a także miniaturowa Aeronca C-2. Wiek maszyn: od 24 do 37 lat.

NA ZIEMI W POWIETRZU W KOSMOSIE

WSPOMNIENIA SPRZED 50 LAT

Wytwórnia filmowa „20-th Century Fox" ukończyła niedawno nakręcanie filmu o pionierach lotnictwa. Na rysunku Normana Hoad'a scena fikcyjnych wyścigów lotniczych na trasie Londyn—Paryż w 1910 roku. Samoloty użyte do zdjęć zostały zrekonstruowane i naprawdę latały.

ZAGRANICA O NAS

Znany amerykański dwumiesięcznik lotniczy „Air Progress" ocenił polską „Fokę" jako „najbardziej skuteczny szybowiec widziany dotąd w Elmira". Elmira jest jednym z czołowych centrów szybowcowych USA, gdzie wielokrotnie rozgrywano mistrzostwa szybowcowe tego kraju. W 1963 r. Polak Adam Witek zajął tam na „Foce" 1 miejsce w klasie standard i 3 w klasyfikacji ogólnej.

*

Nakładem czechosłowackiego wydawnictwa „NASE VOJSKO" ukazała się książka znanego polskiego popularyzatora lotnictwa Eugeniusza Banaszczyka pt. „Najszybsi ludzie świata" („Nejrychlejší lidie sveta"). Cena 19 koron.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

„AWIACJA I KOSMONAWTIKA" (Lotnictwo i Kosmonautyka) jest miesięcznikiem Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR. Redaktor naczelny czasopisma — A. P. Mołotkow. W skład kolegium redakcyjnego wchodzą m. in.: sławny lotnik N. P. Kamanin i kosmonauta numer 2 — Herman Titow (jest zastępcą redaktora naczelnego).

Pismo ma charakter fachowy — przynosi na swych łamach liczne artykuły problemowe ze wszystkich dziedzin radzieckich powietrznych sił zbrojnych, których autorzy dzielą się z czytelnikami swoimi doświadczeniami.

O profilu pisma świadczyć mogą m. in. następujące pozycje, które ukazały się w numerze styczniowym z br.: „Z dyplomem inżyniera lotniczego" — pióra ppłk P. Supruna i mjr A. Koliadina, „Walka powietrzna myśliwców" — płk A. Dubowickiego, „Rakietami do celów naziemnych" — ppłk G. Wasiliewa i kpt. Ż. Tokaria oraz „Maksymalna prędkość w grupowym przechwytywaniu", „Loty i trening fizyczny", „Trening w przebywaniu w stanie nieważkości", czy „Urządzenia do kierowania statkami kosmicznymi".

Pismo przynosi również informacje z innych państw, czemu poświęcona jest rubryka „Za granicą", jak również nowele, wspomnienia i opowiadania. **(z)**

*

7 marca br. wprowadzono w ZSRR na orbitę (apogeum — 339 km, perigeum — 209 km) sztucznego satelitę badawczego „Kosmos — 59". Początkowy okres obiegu Ziemi — 89,7 min.

*

12 marca br został wprowadzony na orbitę nowy radziecki satelita badawczy „Kosmos — 60", o początkowym okresie obiegu Ziemi wynoszącym 86,1 min.

*

15 marca br w ZSRR wprowadzono równocześnie na zbliżone orbity przy użyciu jednej tylko rakiety nośnej 3 satelity badawcze „Kosmos — 61, 62 i 63". Perigeum — 273 km. Apogeum — 1 837 km. Początkowy okres obiegu Ziemi — 106 min.

*

Sztuczny satelita kanadyjski „Alouette — B" ma być wyrzucony we wrześniu br z bazy Vandenberg.

*

Obserwatorium francuskie Pic-du-Midi przygotowuje się do badań selenograficznych i kosmicznych przy użyciu urządzeń laserowych. Pierwszych w tym kraju udanych prób laserowych w Kosmosie dokonało obserwatorium St-Michel-de Provence.

*

Sztuczny satelita telekomunikacyjny dla celów komercyjnych „Early Bird" wejdzie do służby w końcu br.

*

NASA zamierza dokonać serii sondowań górnych warstw atmosfery przy użyciu rakiet „Nike—Cajun" wyposażonych w specjalne ładunki rozpra-

Sprawdzenie obwodów elektrycznych satelity „Early-Bird".

szane na pułapie 40—85 km. Miejsce badań — Point Barrow na Alasce.

*

16 lutego br wyrzucono z bazy Cap Kennedy sztucznego satelitę „Pegaz" przeznaczonego do badań nad meteorytami w pobliżu Ziemi. Rakieta nośna „Saturn — 1" (SA — 9). Jest to największy dotąd satelita bezzałogowy wypuszczony przez NASA. Jego masa wynosi 1 440 kg.

SŁAWNI LOTNICY

Jurij Gagarin

Urodził się w 1934 roku w rodzinie kołchoźnika. W roku 1941 rozpoczął naukę w szkole ogólnokształcącej, przerwaną następnie najazdem hitlerowskim. Po wojnie uczęszczał do szkoły w Gżacku. Z kolei ukończył z odznaczeniem szkołę rzemieślniczą w Lubiercach koło Moskwy, zdobywając zawód formierza - odlewnika. Następnie kontynuował naukę w technikum przemysłowym w Saratowie nad Wołgą, które ukończył z odznaczeniem w roku 1955. Lotnictwem zainteresował się podczas nauki w Saratowie. Tam też zapisał się do aeroklubu, gdzie rozpoczął szkolenie lotnicze (wykonywał skoki spadochronowe i latał na samolotach). Atmosfera sportowa w aeroklubie w sposób zasadniczy zmieniła jego zainteresowania życiowe. Postanowił zostać pilotem wojskowym. Już wkrótce po otrzymaniu dyplomu technika zostaje przyjęty do szkoły lotniczej w Orenburgu. Po ukończeniu szkoły, jako jeden z najlepszych jej absolwentów, rozpoczął służbę w jednostce lotnictwa radzieckiego.

Wreszcie 12 kwietnia 1961 roku stał się wielkim dniem dla Jurija Gagarina i dla całej naszej planety — Ziemi. Tego bowiem dnia o godzinie 9,07 nastąpił jego start w kabinie kosmicznej „Wostok" na orbitę okołoziemską. Jego pierwsze słowa w przestrzeni kosmicznej brzmiały: „Jak tu pięknie". Jurij lądował o godzinie 10.55 na polach kołchozu Smiełowka, 1500 km na wschód od lotniska kosmicznego Bajkonur, skąd nastąpił start. W Kosmosie przebywał 108 minut.

Dzień po swoim locie otrzymał uprawnienia pilota pierwszej klasy i legitymację pierwszego pilota kosmicznego. W kilka dni później tytuł Bohatera Związku Radzieckiego i Medal im. Ciołkowskiego. FAI przyznała mu Złoty Medal. W czasie swego lotu Gagarin ustanowił trzy pierwsze rekordy kosmonautyczne: wysokości, długości i udźwigu. Na liczne zaproszenia odwiedził wiele państw na obu półkulach. W dniach 20 — 22 lipca 1961 przebywał w Polsce.

Jurij Gagarin ma stopień pułkownika i jest dowódcą oddziału kosmonautów radzieckich. Jest człowiekiem skupionym i obdarzonym dużym poczuciem humoru. Interesuje się sportem. Ma żonę i dwoje dzieci.

(m)

Советский ПАТРИОТ

За нашу Советскую Родину!

178 REKORDÓW USTANOWILI SPORTOWCY ZSRR W CIĄGU 3 LAT

„SOWIETSKIJ PATRIOT" (Radziecki Patriota), organ Komitetu Centralnego radzieckiej organizacji DOSAAF (Dobrowolne Stowarzyszenie Współpracy z Armią, Lotnictwem i Flotą), jest gazetą ukazującą się dwa razy w tygodniu. Żywo redagowane — w typie podobnym nieco do naszego „Sztandaru Młodych" — pismo to przynosi wśród wielu wiadomości z zakresu sportów przysposabiających radziecką młodzież do wojska, również dużo informacji ze wszystkich dziedzin sportu lotniczego (notatki, wywiady, artykuły, korespondencje itp.). Redaktorem naczelnym pisma jest P. A. Szigoriew.

I tak — jeden z ostatnich numerów, 21 (2868) z 14.III. 1965 r., przynosi m. in. obszerny artykuł pt. „Szkoła powietrznych asów", pióra J. Stiepanowa, Bohatera Związku Radzieckiego, zastępcy kierownika Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa. Z artykułu, poświęconego 30-leciu istnienia Centralnego Aeroklubu, dowiadujemy się m. in., iż w ciągu tylko ostatnich trzech lat radzieccy sportowcy lotniczy otrzymali 698 złotych medali za ustanowienie 276 rekordów krajowych i 178 międzynarodowych oraz 78 złotych medali, 71 srebrnych i 76 brązowych za zwycięstwa w zawodach ogólnokrajowych. Uczestnicząc w trzech mistrzostwach świata i czterech zawodach międzynarodowych, sportowcy radzieccy tylko w ciągu ub. roku zajęli 31 czołowych miejsc indywidualnie i 17 drużynowo. Na mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej w Hiszpanii reprezentanci ZSRR zdobyli drużynowo 1 miejsce. Modelarze — zajęli drużynowo 1 miejsce w konkurencji modeli wyścigowych na uwiezi na mistrzostwach świata (Węgry), zaś spadochroniarze przywieźli z mistrzostw świata w NRF 17 medali, w tym 2 złote, 12 srebrnych i 3 brązowe. **(z)**

SZYBOWNICTWO

W związku ze specyficznymi warunkami atmosferycznymi panującymi na wyspach brytyjskich, zagraniczna prasa lotnicza często nawiązuje do tego tematu wobec zbliżających się mistrzostw świata. Zachodnioniemiecki „Aerokurier" w marcowym numerze zamieścił tłumaczenie referatu C. E. Wallingtona wygłoszonego na kongresie OSTIV w Kolonii o bryzie morskiej i wykorzystaniu jej do lotów szybowcowych.

*

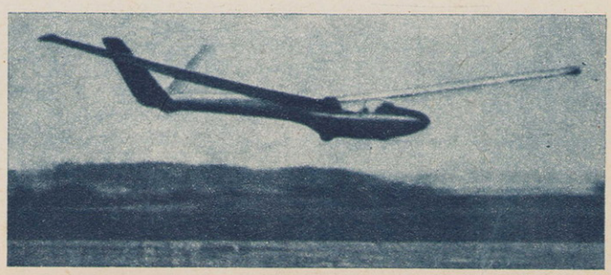
Holenderski miesięcznik „Avia" z marca br (nr 3) omawia nadchodzące X Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Oceniając szanse poszczególnych ekip stwierdza między innymi, że brak jest danych o nowym „Zefirze", na którym Makula ma bronić tytułu mistrza świata oraz że wielką niewiadomą będzie start szybowników radzieckich. Nie występowali oni bowiem na arenie międzynarodowej od czasu mistrzostw w Lesznie (1958 r), na których zajęli miejsca w drugiej i trzeciej dziesiątce — dysponują obecnie jednak najnowocześniejszymi bodaj szybowcami — KAI—19, KAI—14 i A—15, posiadającymi — sądząc z publikowanych charakterystyk — fenomenalne osiągi. Dowodem zainteresowania radzieckim sprzętem są zamieszczone w „Avii" zdjęcia A—15 i KAI—14 (foto obok).

*

Rumuński instruktor Georghe Georgescu na łamach „Sport si Technica" (nr 2) omówił rozwój światowego szybownictwa — od pierwszych sekundowych ślizgów Lilienthala do przelotów ponad 1 000 km.

*

Młodzi szybownicy radzieccy coraz śmielej wypuszczają się na trasy przelotów. Lutowy numer „Krylja Rodiny" przynosi relację jednego z sześciu młodych pilotów, którzy w lipcu ubiegłego roku wykonali grupowy przelot długości około 360 km (norma na tytuł mistrza sportu wynosi 350 km). Lot odbył się na szybowcach „Blanik" wyposażonych w radiostację. Piloci utrzymywali przez cały czas łączność radiową — wspólnie wykorzystując wznoszenia. Start nastąpił o godzinie 13.10, a lądowanie o 19.20, prędkość przelotowa — jak widać — niewielka, ale szybownicy solidarnie pomagali słabszym.



TRANSPORT I KOMUNIKACJA

Śmigłowiec komunikacyjny w służbie brytyjskich linii BEA przechodzi próby na wodach Tamizy, zanim włączony zostanie do eksploatacji.

* **Samoloty „Lufthansy"** (NRF) latać będą w roku bieżącym do Filadelfii, w r 1966 do Australii i Malaysii, w r 1967 do rejonu Morza Karaibskiego i Meksyku, a stamtąd ewentualnie na zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej. Zwiększy się częstotliwość lotów do Belgii, Holandii i Luksemburga.

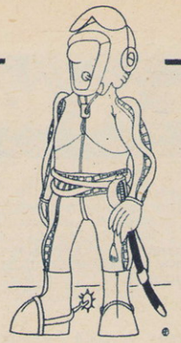
*

* **Belgijska SABENA** zamierza zakupić parę śmigłowców francuskich „Super — Frelon" (28 miejsc pasażerskich), do komunikacji między Bruksela, Rotterdamem i Kolonią. „Super — Frelon" rozwija prędkość przeciętną 240 km/h. Dotychczas na liniach śmigłowcowych SABENY lata sześć śmigłowców amerykańskich S—58.

*

* **Włoski związek zawodowy** pilotów komunikacyjnych odpowiedział pięciodniowym strajkiem ostrzegawczym swych członków, na znak protestu przeciwko przyjęciu przez włoskie linie lotnicze „Alitalia" siedmiu angielskich kapitanów statków powietrznych, zakontraktowanych przez dyrekcję linii „Alitalia" do obsługi samolotów „Viscount".

JAK ZOSTAĆ KOSMONAUTĄ?



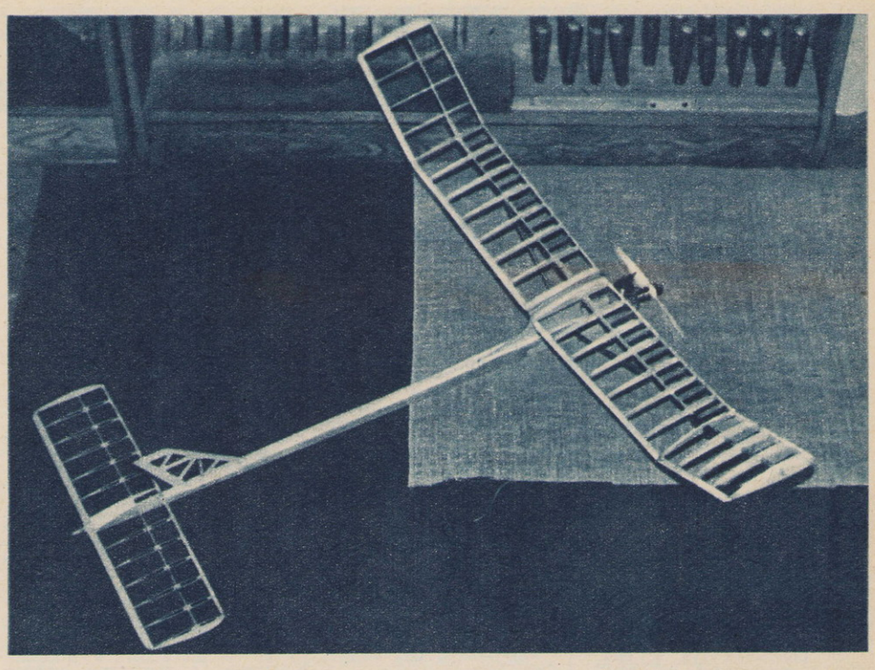
W chwili, gdy Czytelnicy nasi otrzymują ten numer, w Krakowie rozgrywane są IV Zawody Modeli Rakiet o puchar przechodni imienia Kazimierza Siemienowicza (ufundowany cztery lata temu przez redakcję „Słowa Powszechnego"). Z tej okazji wypada na pewno przesłać serdeczne życzenia wszystkim zawodnikom i organizatorom krakowskiej imprezy małego rakietnictwa. Za nowatorstwo i cierpliwość! Bo mimo trudności i kłopotów z przygotowywaniem silników, budowa małych rakiet nabiera u nas coraz większego rozmachu, chociaż dotyczy to wyłącznie tych konstrukcji, które amerykański kodeks sportowy (na razie przedstawiony FAI jako projekt) określa mianem „modeli".

Mniejszymi natomiast sukcesami możemy pochwalić się w dziedzinie rakiet amatorskich, czyli konstrukcji bardziej zaawansowanych i mających dokładniej określone funkcje do spełnienia, nierzadko spokrewnione z poważnymi pracami badawczymi. Myślę w tym przypadku o ciekawych doświadczeniach Francuzów, którzy począwszy od 1962 roku powierzyli (zarządzeniem ministerstwa spraw wewnętrznych) opiekę nad wszelkimi pracami amatorskimi z dziedziny rakietnictwa Centrum Badań Przestrzeni Kosmicznej (CNES). Tu utworzono wydział młodzieżowy, który w chwili obecnej opiekuje się 23 klubami liczącymi 500 członków, w większości uczniów szkół licealnych i wyższych. W roku ubiegłym, korzystając z pomocy wojska, wystrzelono szereg rakiet amatorskich o ciężarze startowym 30 kG każda i pułapie 2—3 km. Średnio praca nad jedną rakietą w danym klubie trwa od 6 do 18 miesięcy. Inżynierowie i uczeni zrzeszeni w CNES udzielają daleko idącej pomocy konstruktorom rakiet, wdrażając młodych kolegów do prac naukowych, choć są one na razie tylko zajęciem amatorskim.

Po tej krótkiej raczej informacji zagranicznej wrócić trzeba do własnego kraju, gdzie akurat ukazała się w wyd. MON ciekawa książka pary autorskiej: mgr mgr Krzysztofa Krowickiego i Michała Syczewskiego pt. „Stałe paliwa rakietowe". Książka ciekawa dlatego, że może być przewodnikiem dla wszystkich zainteresowanych fizyko-chemicznymi właściwościami stałych paliw rakietowych, a więc przede wszystkim dla konstruktorów rakiet amatorskich (o ile umówimy się, że do modeli wolno będzie wkrótce stosować wyłącznie silniki standardowe — fabrycznej produkcji). Oto przegląd tematów głównych zawartych we wspomnianej książce: palenie stałych paliw rakietowych, paliwo — silnik rakietowy, technologia paliw, utleniacze, składniki palne — i pokaźny ładunek chemii paliw, łącznie z listą ciekawych kompozycji — oczywiście dotyczącą wielkiej techniki rakietowej. Zgodzić się można z Autorami, którzy na wstępie piszą, iż praca ich jest próbą zebrania w jedną całość i usystematyzowania najbardziej ciekawych i ważnych wiadomości podawanych w publikacjach monograficznych, referatowych i patentowych, ale trochę trudno się zgodzić z notatką, zapewne redakcyjną, stwierdzającą między innymi, że książka przeznaczona jest dla — pracowników naukowych..., studentów..., techników i... licznych entuzjastów modelarstwa rakietowego. Pięknie to sobie redaktor książki wydumał. Ja też niegdyś myślałem, że moje książki będą dla wszystkich, zarówno dla przedszkolaków jak i profesorów! W każdym bądź razie zanim nasi modelarze sięgną po wspomnianą książkę, radziłbym im się zapoznać z niezwykle pożytecznym cyklem artykułów o paliwach dla małych rakiet mgr inż. Michała Syczewskiego, który rozpoczęto w LOK-owskim „Modelarzu" począwszy od numeru 1 (styczniowego). Autor przystępnie i fachowo omawia prace związane z przygotowywaniem mieszanek paliwowych dla potrzeb małego rakietnictwa.

Ale, powiedz nam w końcu jak zostać kosmonautą — zapytają bardziej niecierpliwi Czytelnicy. Wydaje mi się, że małe rakietnictwo w jakiś sposób przybliża młodych ludzi do zagadnień związanych z rozległą dziedziną zarówno techniki rakietowej jak i kosmonautyki. A to na pewno, jak dla nas, znaczy już bardzo wiele. Gotową receptę „na kosmonautę" trudno podać, podobnie ogólną tylko przyszłoby dać odpowiedź na pytanie — jak zostać ministrem?

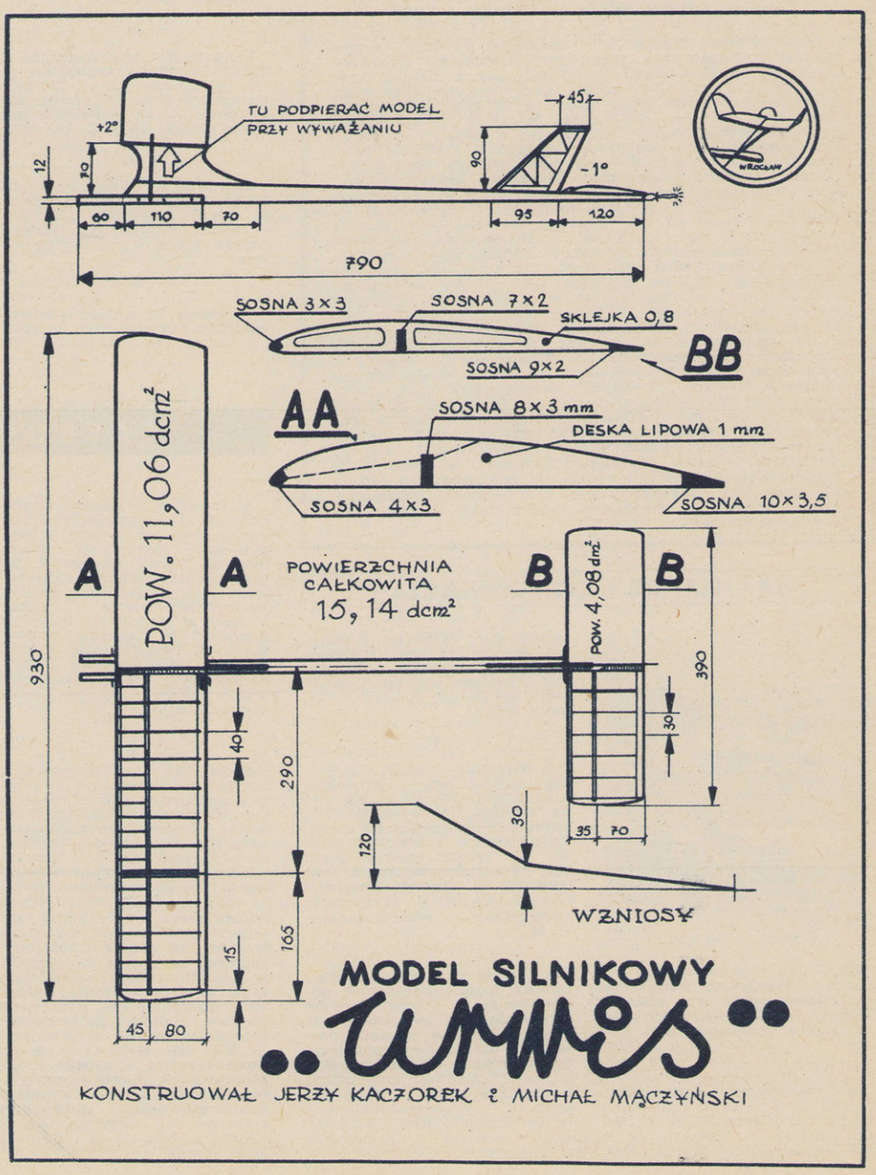
PAWEŁ ELSZTEIN



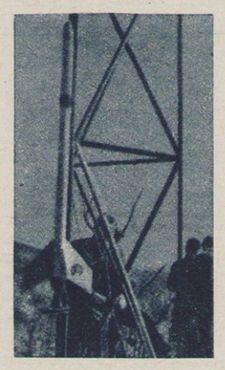
CO BUDUJĄ MODELARZE WROCŁAWSCY

Modelarze ze szkoły podstawowej nr 15 we Wrocławiu przygotowują nowe modele do sezonu letniego. Konstrukcja całkowicie z materiałów krajowych. A oto dane ciężarowe modelu z napędem mechanicznym. Kadłub — 108 G, silnik 85 G, zbiornik paliwa — 8 G, śmigło 11 G, zastrzały — 12 G, usterzenie wysokości — 16 G, skrzydła — 82 G. Ciężar całkowity — 350 G. Silnik Zeissa o pojemności skokowej cylindra 1 cm³.

Foto: M. Popkiewicz

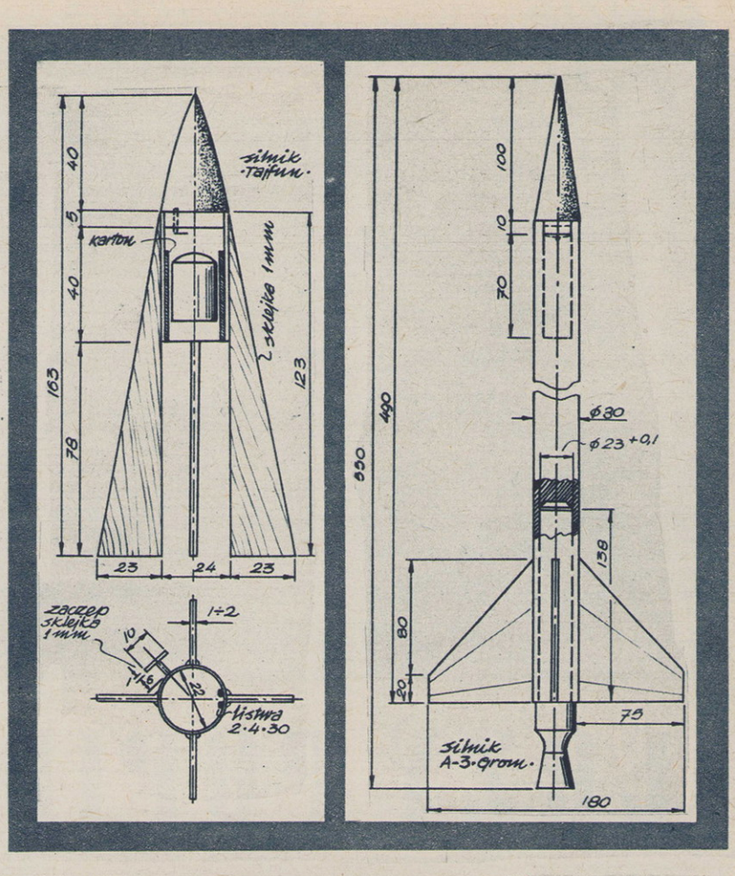


Dwie małe rakiety modelarzy jugosłowiańskich



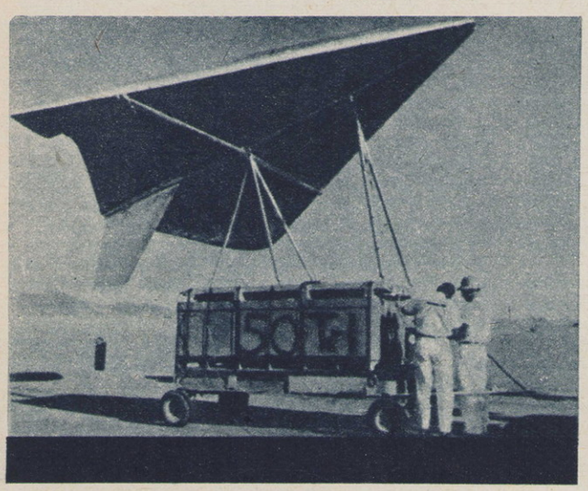
Z Jugosławii otrzymaliśmy niedawno ciekawe materiały, świadczące o stale wzrastającym rozwoju małego rakietnictwa. Z materiałów tych podajemy dwie rakiety: VRABAC, przeznaczona dla początkujących i MUNJA, będąca pracą amatorską — dla zaawansowanych. Pierwsza rakieta ma silnik seryjny TAJFUN (typu Jatex) z wymiennymi ładunkami paliwa produkowanego fabrycznie. Konstrukcja modelu — karton, sklejka i sosna. Start z wyrzutni szynowej na zaczepie albo z wyrzutni czteroprowadniczej. Długość całkowita wyrzutni 600 mm. Druga rakieta, znacznie większych rozmiarów, ma już silnik z dużą komorą spalania. Paliwo typu ZN+S. W głowicy znajduje się zasobnik na spadochron. Dysza wylotowa metalowa.

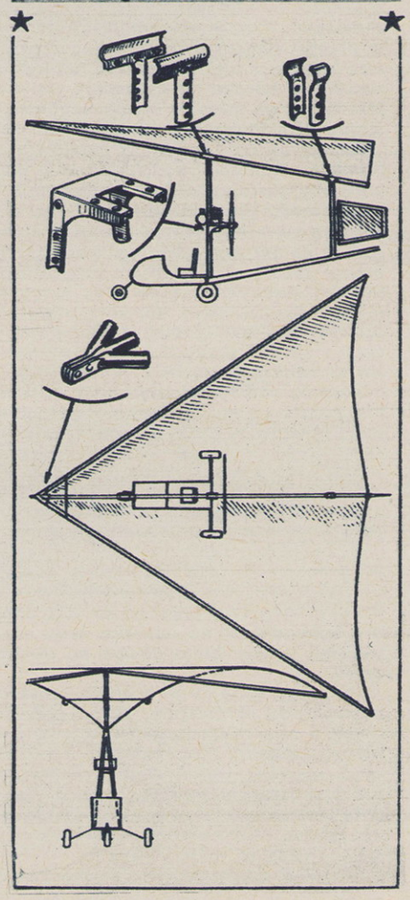
Inny typ rakiety — dzieło zespołu amatorów z klubu El-Niś, podano na zdjęciu powyżej. Jest to pierwsza rakieta nowo powstałej pracowni przy zakładach elektrotechnicznych w Niskog. W styczniu bieżącego roku nastąpił udany start i zarejestrowano wysokość lotu 3 000 m. A oto dane rakiety: długość całkowita 1270 mm, ciężar startowy 8 kG, ciężar paliwa (ZN+S) 3,2 kG, ciąg statyczny 400 kG, czas pracy silnika 0,25 sek. Konstruktorem rakiety jest Aleksander Stojanowicz, współpracujący z pięcioosobowym zespołem. Oprócz prac własnych członkowie wspomnianego klubu prowadzą szeroką akcję szkoleniową wśród najmłodszych.



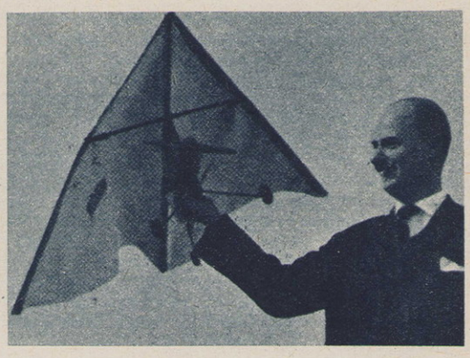
SKRZYDŁA ELASTYCZNE W MAŁYM LOTNICTWIE

Duży model z elastycznym płatem, konstrukcji W. Kriukowa z Krasnozawodska (ZSRR). Poniżej szybowiec transportowy ze skrzydłem elastycznym.





Skrzydło elastyczne w modelarstwie zdobywa coraz większe uznanie, choć zalety nowego płata nie są jeszcze w pełni wykorzystane. Na rysunkach zestawiono kilka najnowszych konstrukcji zagranicznych. Z lewej model z silnikiem spalinowym (śmigło pchające) konstrukcji Francuza Delbrel'a. Ciężar modelu 260 G, a pojemność silnika „Micron" 0,8 cm³. Szkielet skrzydła — rurki duralowe średnicy 7 mm.



KRÓTKI SŁOWNIK OZNACZEŃ STATKÓW ZE SKRZYDŁAMI ELASTYCZNYMI

- **Flex Wing Manned Test Bed** — doświadczalny statek Ryana.
- **ACG** — Air Cargo Glider — szybowiec transportowy.
- **PDG** — Precision Drop Glider — szybowiec do dokładnego zrzucania ładunków o ciężarze użytecznym 150 kG.
- **XV—8A Fleep** — wielozadaniowy statek powietrzny.
- **PDGS** — Precision Delivery Glider System — szybowiec o ciężarze użytecznym 1000 kG.
- **TUG** — Towed Universal Glider — szybowiec uniwersalny o udźwigu 2 000 kG.
- **LUG** — Light Utility Glider — szybowiec wielozadaniowy o udźwigu 500—750 kG.
- **IDG** — Indyvidual Drop Glider — szybowiec — spadochron sterowany dla indywidualnego transportu ludzi z wysokości 3 500 m, umożliwia lądowanie na odległość 11 km.

LUDZIE 20 LECIA

JERZY POPIEL

TAKTYK PRZELOTOWY

MA już trzydzieści dwa lata. I chociaż wygląda na dwudziestopięcioletniego mężczyznę, od dwudziestu lat związany jest ze sportem lotniczym. W tym sporcie jego pasją, ba — wielką namiętnością, stało się szybownictwo. Pasja ta nie daje mu odpoczynku. Szybownictwo jest dla niego sportem i jednocześnie zawodem. Codziennie spieszy do wytwórni szybowców, gdzie czeka go trudna i zarazem odpowiedzialna praca kierownika kontroli technicznej i pilota fabrycznego. Wykonywanie dwóch funkcji ma w jego przypadku pełne uzasadnienie. Chodzi tu o wykorzystanie bogatej wiedzy teoretycznej i praktycznej specjalisty lotniczego. Pierwszorzędny inżynier-praktyk i wysokiej klasy szybownik z uprawnieniami pilota doświadczalnego — to dwie główne zalety wyróżniające go spośród innych pracowników w tej dziedzinie przemysłu lotniczego.

Gdyby ktoś chciał określić drogę Jurka jako sportowca lotniczego, określiłby jednocześnie drogę naszego szybownictwa w dwudziestoleciu.

Sport spełnił w jego życiu ogromną rolę. Stał się dla niego szkołą życia i charakteru. Przeżywał różne konflikty, ale wychodził z nich jak w powietrzu — zwycięsko. Entuzjazm, zawsze młodzieńczy i ambitny, poparty sumienną nauką, a później pracą dał w końcu efekty na skalę światową.

*

Kiedy Jurek przyjechał do Szkoły Szybowcowej w Strzebielinie, nasz kraj wkraczał w czwarty rok odbudowy ze zniszczeń wojennych. Pięknie położone szybowisko oczarowało młodego adepta latania bezsilnikowego. Pogodny dzień sierpniowy czterdziestego ósmego roku sprzyjał intensywnemu szkoleniu, które prowadzono w kilku grupach. Szkoła już wtedy od dwóch lat pracowała na pełnych obrotach, wypuszczając młodych pilotów, których zamierzenia lotnicze właśnie tutaj się krystalizowały. Tutaj młodzi piloci podejmowali decyzje życiowe, którymi żyli, i które kultywowali przez długie lata.

Popiel był jednym z nich. Mimo młodego wieku przyjechał tu jako wyróżniający się członek zarządu Aeroklubu Wałbrzyskiego. Skierowanie otrzymał w dowód uznania za pracę popularyzującą lotnictwo na terenie miasta i okolic. Przydzielony do grupy instruktora Walentego Hardta, stopniowo zdobywał sobie pozytywną ocenę przełożonych. „To były piękne chwile" — mówi dzisiaj, gdy wspomina pierwsze samodzielne loty na szybowcu szkolnym.

Szkolenie kończyło się, a on czekał na coś co mogło sprawić mu ogromną satysfakcję. Chciał koniecznie wykonać chociaż jeden lot na „Jeżyku" z limuzyną. W tej chęci kryła się iskra młodzieńczej ambicji. Nie doczekał się jednak na tę upragnioną chwilę. Czy był zawiedziony? Było mu jedynie przykro, iż ominęło go to czego tak bardzo pragnął. A może dobrze stało się, że nie doszło do tego lotu. Kto wie czy właśnie ten fakt nie wywołał u Jurka zwiększonego zapału do latania.

Już jego pierwsze poczynania po przybyciu do klubu macierzystego świadczą o tym, że właśnie tamten nie odbyty lot wyzwolił w nim o wiele więcej energii niż dawniej. Początkowo lata na szybowisku Nowa Wieś, a później w Szkole Szybowcowej Jeżów Sudecki. Po kilku lotach szkolnych otrzymuje pozwolenie na lot „Jeżykiem" z limuzyną. To go bardzo zastanowiło. Czyżby tutaj było łatwiej uzyskać lot na tym szybowcu niż w Strzebielinie? Po paru dniach polecono mu wykonanie lotu „hangarowego". Lądował tak dokładnie i jednocześnie blisko hangaru — zgodnie zresztą ze wskazówkami instruktora — iż ku swojemu zdumieniu otrzymał za ten lot pochwałę.

Mieszkając następnie we Wrocławiu dojeżdża do Jeżowa. Nie zrażają go trudności, które napotyka w lataniu. Umie sobie jakoś radzić. Gdy nie może latać za wyciągarką we Wrocławiu, jedzie do Poznania, gdzie otrzymuje potrzebny wpis do książki pilota szybowcowego. Z kolei przyjeżdża do Bielska. Tam zdobywa uprawnienia w lotach wleczonych za samolotem.

Przebywa zarówno w Jeżowie jak i na Żarze. Daje się poznać przełożonym, iż umie dobrze latać. Długotrwałe loty żaglowe wzbudzają zaufanie instruktorów do jego umiejętności pilotażowych. Pierwszy przelot w życiu wykonuje z Wrocławia wspólnie z Adamem Witkiem. Właśnie podczas tego lotu stracił z oczu swego starszego i bardziej doświadczonego kolegę klubowego i tym samym nie mógł mu towarzyszyć w zespole. Ten przelot wiele go nauczył. Ku swojemu zdumieniu pokonał odległość siedemdziesięciu trzech kilometrów. Co prawda leciał nieco ponad cztery godziny, ale przeżył chwile niezwykłe, kiedy to mijany teren pod skrzydłami szybowca wydawał się niczym krajobraz z bajki.

Po zdobyciu Srebrnej Odznaki Szybowcowej i locie falowym, w czasie którego uzyskuje przewyższenie rzędu czterech tysięcy metrów, może się uważać za tego, który zdobył pierwsze w tej dziedzinie sportu szlify. W ciągu dwóch lat od rozpoczęcia szkolenia podstawowego przebył pomyślnie wstępny etap wtajemniczenia szybowcowego.

Nie zawsze, kiedy przychodził na lotnisko wrocławskie, zezwalano mu latać. Czasem, gdy niebo pokryły piękne cumulusy i wszystko wskazywało na to, że będzie mógł wykonać przelot, wówczas o dziwo mówiono mu, że trzeba popracować przy sprzęcie lub zamieść hangar. Ale trudności te nie zrażały go i nie załamały psychicznie. Widząc niejednokrotnie brak energii w przeprowadzaniu lotów, sam zaczął organizować latanie w klubie. Zabierał się do tego przedsięwzięcia bardzo pomysłowo i ku zadowoleniu takich jak on pilotów, sekcja szybowcowa Aeroklubu Wrocławskiego wiele na tym zyskała.

Każdą wolną chwilę od nauki przebywa na lotnisku. Wreszcie nadchodzi rok pięćdziesiąty pierwszy. Koledzy z klubu wyjeżdżają na Krajowe Zawody Szybowcowe do Inowrocławia. On niestety nie zostaje wytypowany. Postanawia więc jechać do Inowrocławia na własną rękę i spróbować szczęścia. I w tym przypadku szczęście mu dopisuje. Jeden z pilotów, który miał uczestniczyć w zawodach nie przyjeżdża. Jest wolny szybowiec. Jerzy Popiel, znany przez kierownictwo imprezy szybowcowej z latania na Żarze, zostaje wpisany na listę zawodników.

Zawody zawodami, ale nadszedł dzień składania egzaminu maturalnego. Jurek wie, że musi jechać, ale na wszelki wypadek pyta kierownika sportowego zawodów Tadeusza Górę co robić: jechać czy zostać? Ten uśmiecha się, klepie przyjacielsko Popiela po ramieniu i mówi: jechać i to jak najszybciej. Dla własnego spokoju pyta jeszcze magistra Władysława Parczewskiego czy następnego dnia będzie pogoda. Gdy otrzymał odpowiedź negatywną, poszedł na stację. Niestety, tam miał pecha. Przespał pociąg, którym zamierzał przybyć do Wrocławia. Wstyd mu było wracać na lotnisko, więc musiał przesiedzieć jeszcze kilka godzin na dworcu kolejowym.

Po przyjeździe do Wrocławia, prosto z podróży, pojechał do gimnazjum, złożył egzamin, zawiadomił o tym telefonicznie rodziców i niezwłocznie wyjechał do Inowrocławia. Na lotnisko przyszedł wcześnie rano, obudził Olka Pawlikiewicza i proszącym głosem zapytał czy były loty. Gdy dowiedział się, że wczorajszego dnia nie rozegrano konkurencji, powiedział: możesz spać, wszystko w porządku.

Wkrótce po przyjeździe z zawodów odbyło się uroczyste wręczenie świadectw dojrzałości. Jurek oczywiście poszedł do gimnazjum, zabrał świadectwo i zamiast pojechać do domu, gdzie czekała na niego z gratulacjami kochająca rodzina, pojechał na lotnisko. Tam zdecydował się — za zgodą kierownictwa klubu — o własnych siłach wykonać przelot wieloetapowy dookoła Polski (Wrocław — Poznań — Inowrocław — Grudziądz — Warszawa — Bielsko). Do Wrocławia został ściągnięty z Bielska, ponieważ uważano w klubie, iż trzytygodniowy rajd Popiela trwa zbyt długo. Mimo iż każdorazowo zawiadamiał Wrocław o przebiegu swojego lotu, to jednak sądzono, iż poprosi o szybki powrót. Omylono się.

Lądował na lotnisku klubowym i wysiadał ze swojej „Muchy-ter" szczęśliwy. Oczy mu błyszczały i w gardle łaskotało. Gotów był uczynić wszystko, aby rodzice przebaczyli mu ten pomaturalny epizod życiowy, wybryk pierwszego dnia dojrzałości.

Powrócił pełen żalu i skruchy z dalekiej, niezapowiedzianej wyprawy, podczas której jedynym dowodem jakim mógł się wylegitymować było świadectwo dojrzałości. Choć przekroczył próg swojego domu, to jednak wiele minęło dni nim uzyskał przebaczenie rodziców. Zresztą rodzice przeżywali tę ucieczkę bardziej niż syn mógł przypuszczać.

Jurkowi natomiast w głowie były odległe przeloty i szybowcowe pojedynki na zawodach. Zaczynał rozumieć wartość przelotów prędkościowych. Trasy przelotowe czekały na niego, a on zastanawiał się, jak osiągać możliwie jak najlepszą prędkość. Wiedział, że trzeba zastosować taką taktykę przelotową, która umożliwi szybszy oblot trasy.

*

Dzień powszedni Popiela zaczyna się dość wcześnie. Od samego rana, gdy wzmaga się praca w zakładzie, Jurek trwa na stanowisku. Codziennie wraz ze swoimi współpracownikami odpiera atak pisemek, druczków, zestawień — jednym słowem koniecznej dokumentacji. Co chwilę dzwoni telefon: panie inżynierze, niech pan wpadnie do mojego działu, pilna sprawa, czekamy; panie inżynierze, u nas się nie zgadza tak jak trzeba; innym razem prosi kierownik zakładu. I znowu telefon — raz, drugi i trzeci.

W górze natomiast, pod chmurami, panuje spokojna atmosfera ciszy, przetykana delikatnym dzwonieniem krajanego skrzydłami powietrza. Tam to dzwonienie ma inny sens, ale podobnie jak i na ziemi dotyczy szybowca, jego losu.

Właściwie szybowce powstają w oczach Jurka Popiela. Ze sterty drewna i sklejki, dzięki pracy wielu rąk, nabierają kształtów, by w końcu znaleźć się na starcie. Tutaj Jurek jest w swoim żywiole. Wybrał sobie przecież zawód ludzi bardzo starannych, dokładnych i cierpliwych. Został inżynierem lotniczym. Wiedział o tym, że jego praca wymaga osobistego zaangażowania, precyzyjności i ogromnej odpowiedzialności. Wymaga ponadto osobistych walorów charakteru. Nic też dziwnego, że swoją pracę zawodową powiązał z tymi cechami charakteru, dzięki którym zdobywa osiągnięcia sportowe.

Smukłe, nowoczesne szybowce, których każdą część zna na pamięć, przypominają mu czasem odległy dzień, w którym to po raz pierwszy zobaczył latającą maszynę. Miał wtedy sześć lat i był z rodzicami na Targach Wołyńskich. Na zapytanie co to takiego, usłyszał odpowiedź ojca, że to coś jest po prostu szybowcem, „Delfinem". Dzisiaj jak przez mgłę przypomina sobie, iż nie mógł zrozumieć jaki związek miał szybowiec z delfinem. Mimo wszystko maszyna latająca polskiej konstrukcji, drzemiąca wówczas na wystawie, wydała mu się zupełnie ładną i okazałą dla oka. Zresztą siedział w jej kabinie. Zapamiętał, że była wygodna.

A chęć rozkręcania zestrzelonych samolotów wroga? Każde przecież chłopięce hobby miało swój sens. To były lata nieprzeciętnej odwagi, fantazji i wielkiej przygody. Ile to razy wraz ze swoim bratem wyruszał na spotkanie tej przy-

gody, która między innymi nakazywała zbliżyć się do strąconego samolotu i przystąpić do rozkręcania.

Weźmy inną przygodę Jurka. Mało kto może się poszczycić dziesięciominutowym lotem, oczywiście w charakterze pasażera, nad Lublinem w czerwcu czterdziestego piątego roku, a więc w miesiąc po zakończeniu wojny. Start samolotu Po-2 następował z łąki położonej w odległości czterech kilometrów na południe od centrum miasta. Koszt przelotu — dobrze odmierzone pół litra wódki.

Wspomniałem już, iż Jurkowi dopisało szczęście uczestniczenia w zawodach krajowych. Podobnie rzecz miała się i następnego roku w Kobylnicy koło Poznania. Tam Popiel zajął drugie miejsce, a więc w porównaniu z poprzednim rokiem przesunął się o dziesięć miejsc do przodu. Z kolei w pięćdziesiątym trzecim roku odnosi jeszcze większy sukces: zostaje szybowcowym mistrzem Polski. Blask sławy opromienia jego nazwisko, Popiel staje się poważnym przeciwnikiem na turniejach szybowcowych. Jego taktyka rozgrywania konkurencji jest lepsza, jego prędkość przelotowa większa niż u innych pilotów, jego technika latania nieco inna i kto wie czy nie lepsza i nowsza.

Każdego roku startuje w mistrzostwach Polski, reprezentuje polskie szybownictwo w kraju i za granicą. Uczestniczy dwukrotnie w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata, walczy o najlepsze miejsce na Węgrzech i w Czechosłowacji. Zawsze jest w czołówce. Dwukrotnie zdobywa tytuł mistrza Polski. W Argentynie potwierdza wysoką klasę pilota szybowcowego — zajmuje drugie miejsce za Edkiem Makulą, z którym owocnie współpracuje na trasach przelotowych w czasie mistrzostw świata w Kolonii i Junin. Zdobywa tytuł wicemistrza świata w klasie otwartej. Czy potwierdzi swoją wysoką klasę na tegorocznych mistrzostwach świata w Anglii?

Jurka Popiela nie omijały sukcesy. Ale czyż sobie na te sukcesy nie zapracował? Wystarczy powiedzieć, iż na szybowcach przeleciał czterdzieści sześć tysięcy kilometrów w czasie ponad dwóch tysięcy trzystu godzin. A więc tytan latania, tytan mrówczego i systematycznego doskonalenia się w przelotach prędkościowych. Jerzy Popiel, Edward Makula czy Adam Witek to wielcy szybownicy, którzy lepiej zrozumieli sens latania niż my chodzenia po twardej, pewnej ziemi.

Ileż prawdy mieści się w powiedzeniu Jurka, że sport pomaga w odkrywaniu własnych wartości, które nie zawsze zauważalne są w codziennym życiu. A przecież przy podejmowaniu trudnych decyzji w powietrzu, tak nad taśmą startu lotnego jak i na trasie przelotu, istnieje zawsze jakieś ryzyko, które jak powiększający się otwór w łodzi na pełnym morzu może pogrążyć ją na dnie. A więc te własne wartości charakteru odgrywają w lataniu olbrzymią rolę, niejednokrotnie decydującą.

Trzy tysiące trzysta godzin w powietrzu. A więc o tyle godzin mniej na ziemi, o tyle mniej wśród bliskich, wśród ludzi. Samotnie zawieszony między niebem a ziemią, zdany na własne doświadczenie, inteligencję, pomysłowość i ryzyko, lecąc w przezroczystej kabinie szybowca, rozwiązuje niczym maszyna matematyczna, zagadkę przelotu prędkościowego. Jurek jest specjalistą od tego rodzaju przelotów. Ma własną taktykę latania po trasach trójkątnych i docelowo-powrotnych. I chociaż jego taktyka latania prędkościowego nie odbiega od ogólnie przyjętych i stosowanych zasad — to jednak jest inna, jest jego taktyką. Trudno mówić o niej w skrócie, trudno choćby dlatego, że jej praktyczne zastosowanie zależy od wielu czynników.

Jurek w porównaniu do innych sportowców raz nabywszy ogromne umiejętności w taktyce przelotowej — umie zwyciężać, tak w kraju jak i za granicą. Ma zresztą na swoim koncie wysoko notowane rekordy krajowe i międzynarodowe, których ustanowienie zawdzięcza właśnie swojej taktyce przelotowej. Ale nie tylko. Jako przedstawiciel swojego zakładu, w którym pracuje prezentował polskie szybowce: „Zefira" na wystawie w Brukseli oraz „Zefira" i „Fokę" na Salonie Lotniczym w Genui. Reklamowane przez niego szybowce nie tylko szybko zakupiono, ale również złożono zamówienia w kraju.

*

Wszechstronność Jurka Popiela jest zadziwiająca. Jest bardzo dobrym pilotem samolotowym (tysiąc wylatanych godzin) nie gorzej prowadzi samochód. Zresztą po wielu wyrzeczeniach może dzisiaj siąść za kierownicą własnego wozu, by wspólnie z żoną i dwoma córeczkami Iwoną i Aldoną udać się na sobotnią lub niedzielną wycieczkę turystyczną.

Liczne odznaczenia i dyplomy — w tym nadany mu trzykrotnie Złoty Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe — są wyróżnieniem władz sportowych dla tego ciągle młodego i pogodnego pilota szybowcowego.

Jurka cechuje spokój, trzeźwa i szybka ocena sytuacji oraz poprawny optymizm. Dobry kolega na ziemi, w powietrzu staje się groźnym przeciwnikiem dla najlepszych. Zazdroszczą mu piloci opanowania, silnych nerwów, wytrzymałości fizycznej i psychicznej. Jakże często Jurek Popiel z niezwykle małej wysokości — kiedy zdaje się, iż jego lądowanie jest nieuniknione — osiąga w sposób zadziwiający wystarczającą wysokość, która pozwala mu szybko odejść na trasę przelotu. Jest w jego postępowaniu, w jego taktyce przelotowej jakiś element ptasiego instynktu, tego instynktu, który znamionuje szybownika najwyższej klasy.

Za kilka tygodni Jerzy Popiel będzie pod niebem Anglii bronił wywalczonego w Argentynie tytułu wicemistrza świata. Będzie to trudna walka sportowa nie tylko dla niego, ale i dla wszystkich naszych reprezentantów. Specyfika bowiem latania w Anglii jest złożona. Mam nadzieję, iż Jurek Popiel — pierwszorzędny taktyk szybowcowy — również i w zamglonym powietrzu nad wyspą brytyjską jeszcze raz zda egzamin ze swoich umiejętności pilotażowych.

TADEUSZ MALINOWSKI

SAMOLOT—TUŁACZ

PZL P-24

DOKOŃCZENIE Z NUMERÓW: 12, 13 I 14

W okresie poprzedzającym wysyłkę bułgarskich P-24F, Dowództwo Lotnictwa proponowało wcielenie tego sprzętu w skład lotnictwa polskiego kosztem zerwania umowy i wypłacenia Bułgarom kar umownych. Propozycje te zostały jednak odrzucone przez Sztab Główny. Zaprzepaszczono tym samym chyba ostatnią szansę zatrzymania dla celów obronnych 22 nowocześniejszych od P-11C, szybszych i lepiej uzbrojonych samolotów P-24F. Nie było to wiele, ale zawsze coś.

Już w przededniu wojny Wytwórnia otrzymała dalsze zamówienie SEPEWE na produkcję P-24F i P-24G dla Grecji, Węgier, Jugosławii, Finlandii i Estonii w ogólnej liczbie 120 samolotów z dostawą do końca 1940 r. Podpisanie umów z PZL miało być finalizowane w październiku 1939 r. Ogółem w latach 1939—1940 PZL zamierzały wykonać 190 samolotów myśliwskich P-24 w wersjach F, G i H, a równocześnie realizować przyjęte zamówienia Rumunii, Jugosławii, Bułgarii, Turcji oraz krajowe na samoloty: P-37B „Łoś", P-43, P-46 „Sum" i P-50A „Jastrząb" (tylko dla kraju). W sumie w sierpniu 1939 r. Zakład posiadał zamówienia pokrywające trzyletnią produkcję wielkoseryjną, której część przejąć miała nowo uruchomiona fabryka PZL — Nr. 2 w Mielcu.

Plany te nie doczekały się już realizacji. Dnia 1 września 1939 r. Niemcy napadają na Polskę. Wybucha II Wojna Światowa. Atakowane przez niemieckie lotnictwo Państwowe Zakłady Lotnicze przerwały produkcję. Cały majątek Zakładu wraz ze znajdującym się na jego terenie wyprodukowanym sprzętem w większości niszczy załoga.

Dnia 5 października 1939 r. kapituluje Kock, ostatni bastion polskiej obrony terytorialnej.

Rozpoczyna się okupacja. Ale dzieje wyprodukowanych w PZL samolotów i Zakładu PZL-Okęcie jeszcze się nie zakończyły. Wiosną 1940 r. Niemcy uruchomili PZL, jako montownię i zakład remontowy pod nazwą „Brandenburgische Werke". Przed rozruchem fabryki skompletowali niezniszczone części płatowców P-37B, P-43 oraz P-24F i G wraz z osprzętem i silnikami zwiezionymi z różnych polskich lądowisk, zespołami wymontowanymi z wraków „Łosi" i „Karasi", które po weryfikacji i naprawach sprzedali w połowie 1940 r. Bułgarii i Rumunii. Państwa te, po przystąpieniu u boku Niemiec do wojny, użyły ten (i posiadany poprzednio) sprzęt w walkach przeciwko Związkowi Radzieckiemu.

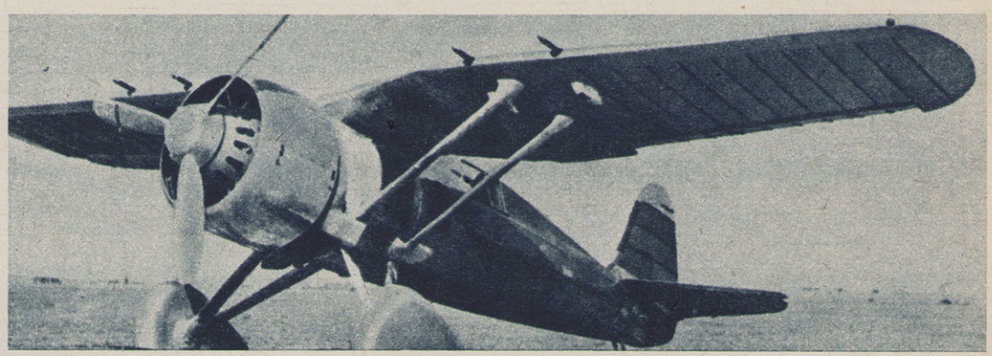
Innym natomiast celom posłużyły P-24 zakupione przed wojną przez Grecję. Uzbrojone w ten typ samolotu eskadry myśliwskie Greckich Sił Powietrznych walczyły w początkowym okresie II Wojny Światowej przeciwko lotnictwu włoskiemu, a następnie niemieckiemu odnosząc szereg sukcesów w walkach powietrznych. (O udziale samolotów PZL P-24 w obronie Grecji napiszemy szczegółowo w oddzielnym artykule — red.).

Po zakończeniu wojny P-24C i P-24F były eksploatowane do 1948 r. w Turcji, gdzie używano je do lotów szkolno-treningowych. Ostatni z tych samolotów stoi dziś na honorowym miejscu w Centrum Wyszkolenia na lotnisku tureckim Etimesgut. Jest on w doskonałym stanie technicznym, mimo wieloletniej służby w trudnym klimacie.

Ciekawym, a mało znanym szczegółem związanym technicznie z P-24F było opracowanie w 1938 r. (w oparciu o kadłub i wyposażenie P-24) rumuńskiego samolotu myśliwskiego IAR-80 ,zaprojektowanego w Zakładach „Industria Aeronautica Romana" przez inż. Mircea Grossu-Viziru. Samolot IAR-80 był produkowany seryjnie w latach II Wojny Światowej.

Na zakończenie przypatrzmy się konstrukcji i danym technicznym samolotu P-24.

Seryjny P-24 wersji F i G był całkowicie metalowym, zastrzałowym, jednosilnikowym



Samolot myśliwski PZL P-24 F.

grzbietopłatem ze stałym zastrzałowym podwoziem. Kadłub konstrukcji mieszanej, dwudzielny. Przód wykonany jako kratownica nitowana z duralowych kształtowników i oprofilowana wręgami; tył — skorupowy w układzie 12 wręg i 26 podłużnic wzmocnionych dodatkowo duralowymi węzłówkami. Pokrycie kadłuba — platerowaną blachą duralową o grubości od 0,32 do 1 mm. Przegroda ogniowa — stalowa o grubości 0,8 mm. Kabina oprofilowana. Szkielet osłony kabiny profilowany z kształtowników duralowych. W przodzie — szyba pancerna o grubości 35 mm. Całość oszklona płytami pleksiglasu. Kabina pilota jednomiejscowa, wyposażona w zestaw przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych i kontroli silnika, w urządzenia awaryjnego zrzutu bomb, awaryjnego zrzutu zbiornika paliwa i kontroli sieci instalacji powietrznej, olejowej, paliwowej i elektrycznej. W skład wyposażenia specjalnego wchodziły:

1. Inhalatory Gourdon Lesseure (butla tlenowa, maski, instalacja, wskaźniki, kontrolery, zawory itp.).
2. Cztery gaśnice automatyczne Salwa B po 400 G działające przy temperaturze +95° C.
3. Rozrusznik Viet typ 250, w skład którego wchodziła: pompa, zawór zwrotny, pompka zalewowa, zbiornik zalewowy, paliwa, instalacja i kontroler ciśnienia.
4. Iskrownik rozruchowy Scintilla.
5. Rozrusznik powietrzny.
6. Radiostacja nadawczo-odbiorcza Philips N1L/L lub RC-3 z przetwornicą.
7. Fotokarabin Wiliamson.
8. Akumulator Tudor 20A/10 oraz prądnica 600 W (24V).
9. Komplet rakiet sygnalizacyjnych.

Usterzenie pionowe i poziome — metalowe z pracującym pokryciem, kryte drobnożłobkowaną blachą wg patentu Vibault o grubości 0,32 mm. Płat metalowy o charakterystycznym załamaniu w części nasadowej. Skrzydła dwudźwigarowe o zmiennym, dwuwypukłym profilu Bartel BM-37 i trapezowym obrysie z charakterystycznym zakończeniem PZL. Liczba żeber — 19, pokrycie drobnożłobkowaną blachą Vibault; okucia stalowe. Skrzydła wsparte duralowymi zastrzałami o eliptycznym przekroju. Napędy samolotu sztywne (popychacze). W przodzie kadłuba podwójny zbiornik paliwa z awaryjnym zrzutem. Łączna pojemność zbiorników 700 l. Zbiornik oleju o pojemności 30 l.

Samoloty P-24 posiadały stałe, zastrzałowe podwozie amortyzowane podwójnym systemem odboju (amortyzatorami olejowo-powietrznymi typu PZL-Standard) zabudowanymi pionowo w pierwszej ramie kratownicy kadłuba. Golenie spawane z rur stalowych. Koła typu PZL o wymiarach opon „Stomil" 700x160 mm. Hamulce powietrzne systemu PZL typ 10681. Rozstaw podwozia 2,474 m. Płoza ogonowa — stała o amortyzacji złożonej olejowo-powietrznej typu „Avia". Koła podwozia głównego oprofilowane duralową owiewką. Golenie oprofilowane. Napęd samolotu P-24F i P-24C stanowił 14-cylindrowy gwiazdowy, chłodzony powietrzem silnik Gnome-Rhone 14N7 o mocy 970 KM i trójłopatowe metalowe przestawialne śmigło tej samej firmy. Silnik zakryty osłoną NACA. Piasta śmigła oprofilowana osłoną. Samoloty P-24F i P-24G były uzbrojone następująco:

a) 2 działka Oerlikon FF kal. 200 mm + 2 karabiny maszynowe Colt Browning kal. 7,7 mm + 2 bomby po 50 kG.
b) 4 działka Oerlikon FF kal. 20 mm + 2 bomby po 12,5 kG.
c) 4 karabiny maszynowe Colt Browning kal. 7,7 mm + 4 bomby po 10 kG.

Dane techniczne samolotów P-24 zawiera tablica.

RYSZARD KACZKOWSKI

DANE TECHNICZNE SAMOLOTÓW PZL P-24 (seryjnych)

Wersja	Gnome P-24 Super	P-24A	P-24B	P 24C	P-24E	P-24F	P-24G
Silnik	Rhone 14 Kfs 900 KM	Gnome Rhone 14 Kfs	Gnome Rhone 14 Kfs	Gnome Rhone 14 Kfs	IAR 14 K Mc 36	Gnome Rhone 14 N7	Gnome Rhone 14 N7
Moc silnika (KM)		900 KM	900 KM	900 KM	970 KM	970 KM	970 KM
Rozpiętość (m)	10,71	10.71	10,71	10,71	10,71	10,68	10,68
Długość (m)	7,50	7,50	7,50	7,50	7,70	7,60	7,60
Wysokość (m)	2,69	2,69	2,69	2,69	3,21	3,21	3,21
Powierzchnia nośna (m²)	17,9	17,9	17,9	17,9	16,85	16,85	16,85
Ciężar własny (kG)	1328	1328	1328	1328	1340	1329	1332
Ciężar w locie (kG)	1890	1996	1945	2000	2000	1915	1915
Prędkość max. na 300 m (km/h)	407	405	405	400	400	407	407
Prędkość max. na 4500 m (km/h)	416	410	410	405	408	430	430
Prędkość max. na 6000 m (km/h)	412	408	408	408	405	424	424
Prędkość lądowania (km/h)	100	102	102	103	103	105	105
Pułap (m)	9000	9000	9000	9000	10 000	10 500	10 500
Zasięg (km)	750	700	700	680	680	700	700
Rozbieg (m)	90	100	100	105	105	100	100
Dobieg (m)	260	275	275	260	260	275	275

Nasi KORESPONDENCI piszą

TECHNIKUM W ŚWIDNIKU

DONOŚNY dzwonek obwieścił koniec przerwy. Wraz z grupą uczniów wszedłem do jednej z sal lekcyjnych, zdawałoby się takiej samej jak w wielu szkołach całej Polski. Już jednak pierwsze spojrzenie na tablicę, na której pięknie wykaligrafowano temat lekcji — wysokościomierz WD—12 — wyjaśnia, że kształca się tu specjaliści lotnictwa. Potwierdzają to również, ułożone na uczniowskich stolikach, przekroje i elementy różnych przyrządów pokładowych.

Na wstępie trzeba wyjaśnić, że odwiedziłem wydział osprzętu lotniczego **Państwowego Technikum Mechanicznego dla Pracujących w Świdniku koło Lublina.** Specjalność tę wprowadzono w technikum niedawno i pierwsza, licząca 44 słuchaczy klasa jest niejako eksperymentalną. Program nauki, oprócz przedmiotów ogólnych, obejmuje w szerokim zakresie przedmioty zawodowe takie jak: budowa lotniczych przyrządów pokładowych, technologia ich wytwarzania, elektrotechnika z elementami elektroniki, podstawy automatyki przemysłowej i wiele innych. W ciągu 3 lat nauki uczniowie mają poznać zarówno zasadę działania, konstrukcję jak i eksploatację bogatego wyposażenia osprzętowego współczesnych płatowców. Wiedzę teoretyczną powinny także uzupełniać umiejętności praktyczne. Z tym jest obecnie trochę kłopotu. Szkoła nie dysponuje jeszcze własnym laboratorium osprzętowym, gdzie można by prowadzić prace doświadczalne. Z tego względu niektóre zajęcia, zwłaszcza w zakresie stoiskowego badania przyrządów, odbywają się sporadycznie w gościnnie udostępnionym laboratorium Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. Radykalnego rozwiązania tej sytuacji można się spodziewać dopiero po uzyskaniu przez szkołę nowego gmachu. Znajdą w nim pomieszczenia zarówno sale lekcyjne, jak i odpowiednio wyposażone gabinety czy pracownie. Nieliczne obecnie pomoce naukowe w postaci plansz, schematów i przekrojów przyrządów są stopniowo uzupełniane. Duża w tym zasługa opiekuna klasy i wykładowcy przedmiotów specjalistycznych inż. Włodzimierza Cieplaka. Wiele uwagi przywiązuje on do rozszerzenia poglądowego systemu nauczania, znacznie ułatwiającego poznanie skomplikowanej niejednokrotnie budowy poszczególnych przyrządów. Zresztą ambicją całego grona pedagogicznego, z dyrektorem technikum inż. Józefem Bożymem na czele, jest zapewnienie słuchaczom możliwie najdogodniejszych warunków przyswajania wiedzy.

Warto jeszcze wiedzieć, że oprócz klasy wieczorowej dla słuchaczy pracujących utworzono także w Świdniku technikum dzienne, ze specjalnością **budowy lotniczych przyrządów pokładowych.** Nauka trwa tu 5 lat a kandydaci przyjmowani są według ogólnie obowiązujących zasad, po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej.

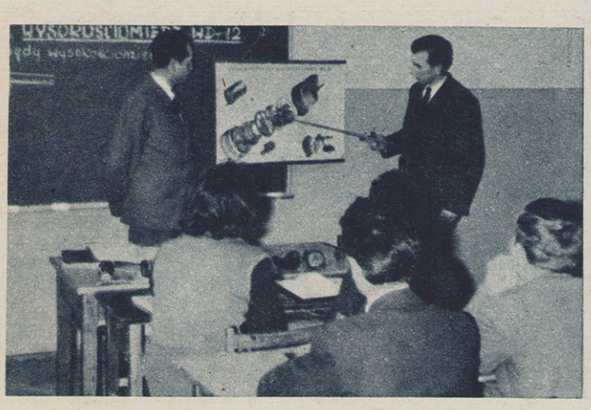
Mamy więc jeszcze jedną, tak bardzo potrzebną w nowoczesnym lotnictwie uczelnię, kształcącą średni personel techniczny.

Tekst i zdjęcia:

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Teresa Jednorał (w środku) jest pilotem szybowcowym, zna więc zasadę pracy oraz budowę wariometru i chętnie służy swymi wiadomościami innym.

Przeznaczenie i działanie poszczególnych części przyrządu najlepiej omówić na planszy. Stanisław Gwiazda (z prawej) należy do słuchaczy wyróżniających się dobrymi wynikami w nauce.



POCZTA LOTNICZA

SZKOLENIE LOTNICZE

Znów otrzymaliśmy sporą porcję listów od naszych Czytelników, którym marzy się lotnictwo, którzy pragną w przyszłości zasiąść za sterami szybkiego samolotu czy choćby tylko szybowca, bądź skakać ze spadochronem.

Piszą więc: Zbigniew Prądzyński z Kopaczowa, Grażyna Omielańczyk z Ewopola, Józef Tomaszewski z Jarocina, Władysław Skarbek z Tumia, Andrzej Kołodziejski z Puszczy Mariańskiej, Wacław Nowicki ze Szklar, Andrzej Łuba z Tarnowa, Urszula Sokół z Cmolasu, Władysław Kantyka z Gilowic, Kazimierz Nowak z Ożarowic, Józef Piwowarski ze Zręczyc, Andrzej Kucucha z Puszczy Mariańskiej, Henryk Kordek z Szamotuł i Piotr Motyka z Wałbrzycha.

Odpowiadając, informujemy przede wszystkim, że o warunkach przyjęcia na szkolenie lotnicze oraz o perspektywach pracy w lotnictwie pisaliśmy dokładnie w numerze 10 „Skrzydlatej Polski" z dnia 7 marca br. Przypominamy jednak, że wszyscy którzy marzą o jakimkolwiek rodzaju lotnictwa, podstawowe przeszkolenie muszą przejść w aeroklubach. Stąd też kandydaci na lotników powinni zgłaszać się do najbliższego sobie aeroklubu.

Na szkolenie szybowcowe, które jest przedsionkiem lotlotnictwa zawodowego, przyjmowani są kandydaci, którzy odpowiadają m. in. następującym warunkom: ukończone 16 lat i pozwolenie rodziców, uczęszczanie do przedostatniej klasy szkoły średniej zapewniającej świadectwo dojrzałości (liceum lub technikum) itp. Warunek uczęszczania do przedostatniej klasy szkoły średniej nie jest konieczny w przypadku dziewcząt.

Jeśli chodzi o szkolenie spadochronowe, to warunki przyjęć są takie same jak na szkolenie szybowcowe, z tym, że wymagane minimalne wykształcenie to 9—10 klas lub zasadnicza szkoła zawodowa.

Na życzenie podajemy też adresy niektórych aeroklubów: Aeroklub Wrocławski — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16; Aeroklub Jeleniogórski — Jelenia Góra, ul. Bartka Zwycięzcy 1; Aeroklub Łódzki — Łódź, ul. Piotrkowska 78; Aeroklub Śląski — Katowice, Lotnisko; Aeroklub Gliwicki — Gliwice, Lotnisko; Aeroklub Bielsko-Bialski — Bielsko Biała, Lotnisko Aleksandrowice; Aeroklub Rzeszowski — Rzeszów, Pl. Wolności 2; Aeroklub Krakowski — Kraków, Lotnisko Rakowice; Aeroklub Poznański — Poznań, ul. Niezłomnych 1; Aeroklub Lubelski, Lotnisko Radawiec.

CZYTELNICY ZAPYTUJĄ — REDAKCJA ODPOWIADA

Nina Badocha — Puck. Warunki przyjęć i wykaz przedmiotów na egzaminie wstępnym przy staraniu się na Wydział Mechaniczny, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej podaje co roku informator o studiach wyższych. Podajemy też na życzenie adres Dziekanatu Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej — Warszawa, ul. Nowowiejska 24.

Jerzy Kowalik — Kielce, Marek Pazera — Złotniki. W sprawie przyjęcia do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych (szkołą się w niej, jak wiadomo tylko żołnierze służby czynnej) wszelkich i autorytatywnych odpowiedzi udzielą zainteresowanym komendanci wszystkich Wojskowych Komend Rejonowych.

Władysław Urbaniak — Poznań. Dokładnych informacji co do warunków przyjęć, zakwaterowania i nauki w Lotniczych Zakładach Naukowych (dawniej Technikum Budowy Silników Lotniczych) — Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53, udziela sekretariat szkoły.

Mariola Fietko — Oświęcim, Janina Drobot — Tuchów. Informacji o warunkach szkolenia stewardess udzielić mogą Polskie Linie Lotnicze „Lot" — Warszawa, ul. Grójecka 17. Z wielu wymagań konieczne jest m. in. posiadanie co najmniej świadectwa dojrzałości, znajomość dwóch języków obcych (rosyjski i zachodnioeuropejski) oraz odpowiednie warunki zewnętrzne i doskonałe zdrowie.

Eugeniusz Gołub — Dydule. Znaczków pocztowych nie wysyłamy.

Janusz Żurawski — Wrocław. Odradzamy budowę własnego samolotu. Czternastoletni chłopiec nie ma praktycznie szans na skonstruowanie i zbudowanie latającego samolotu. Głośna sprawa samolotu Zbyszka jest tego najlepszym dowodem. Swoje zainteresowania i zdolności do konstruowania i majsterkowania najlepiej rozwiniesz w którejś z aeroklubowych modelarni lotniczych. Informacji udzieli Ci kierownik wydziału modelarskiego Aeroklubu Wrocławskiego — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16.

Józef Hełpa — Poznań. Ma pan rację. Szachownica, znak przynależności narodowej polskich samolotów, malowana jest w ten sposób, że jej lewy górny róg jest koloru czerwonego.

Jeśli chodzi o dwa samoloty myśliwskie „Spitfire" widoczne na zdjęciu przedstawiającym fragment portu lotniczego Okęcie tuż po wojnie („Skrzydlata Polska", nr 10 z br.), to są to egzemplarze przeznaczone do muzeum. Do Warszawy samoloty te przyleciały samodzielnie.

Przypominamy także, że adresów prywatnych nie podajemy.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Jerzy H. z Poznania. Służba w powietrzu wymaga dobrego stanu zdrowia. W przeciwnym wypadku może doprowadzić do ciężkich następstw. Dlatego też kandydaci do OSL muszą być poddawani starannej selekcji przed dopuszczeniem ich do lotów. Pozwoli to na wyeliminowanie kandydatów o niedostatecznej kondycji psychofizycznej. Doświadczenie uczy, że osoby mające wady zdrowia, które zostały przeoczone przy badaniu lekarskim, szybko ulegają dyskwalifikacji jako piloci. Wymagania stawiane organizmowi pilota wynikają z wpływu lotów na poszczególne narządy jak i na całość ustroju. Kandydat do OSL musi mieć dobry wzrok, dobry słuch, sprawny narząd równowagi, normalny układ nerwowy, sprawy układ krążenia i oddychania, właściwą budowę ciała.

Stanisław Ruśnak — Kietrz Śląski, pow. Głubczyce. Braki uzębienia upośledzające proces odżywiania dyskwalifikują kandydata do służby w powietrzu. W wypadku Waszym możecie być skierowani przez WKR na badanie w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej, po przeprowadzeniu leczenia zachowawczego i uzupełnieniu protetycznym brakującego uzębienia. Z problemem stanu uzębienia łączy się wiele spraw specyficznych dla służby w powietrzu, trzeba wspomnieć tutaj o aerodontalgii i zaburzeniach układu trawiennego.

Janusz Bąkowski — Zambrów. Istotnie, nadciśnienie tętnicze jest przeciwwskazaniem do służby w powietrzu. Tym niemniej u młodzieży w Waszym wieku nadciśnienie może mieć charakter przemijający i nie mieć znaczenia chorobowego. Radzimy więc unikać alkoholu i palenia tytoniu. Trzeba też dbać o swoją kondycję fizyczną przez uprawianie sportu i turystyki.

Józef Wagner — Borowno, pow. Częstochowa. W Waszym przypadku radzimy udać się do specjalisty laryngologa, który orzeknie czy skrzywienie przegrody nosowej nadaje się na zabieg operacyjny. O ile skrzywienie przegrody nie upośledza procesu oddychania, to laryngolog winien orzec o stanie zdrowotnym i o przydatności zawodowej, która wyjaśni Waszą przyszłość lotniczą.

Krystyna Kurpanik — Pszów. Toksyczność substancji promieniotwórczej zależy od jej ilości ogólnej w organizmie, od sposobu rozłożenia w narządach, od okresu połowicznego zaniku i szybkości wydalania jej z organizmu. Działanie biologiczne ciał promieniotwórczych związane jest głównie z jonizacją i wzbudzeniem drobin powodowanym przez promieniowanie. Procesy te mają miejsce przy oderwaniu elektronów i przemieszczeniu ich ze swoich orbit w drobinach wchodzących w skład substancji żywej. Działanie biologiczne większości substancji promieniotwórczych związane jest z właściwościami chemicznymi. Symptomatologia tych zaburzeń została zbadania dotychczas w małym stopniu.

DR HENRYK KLIMEK

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-70004i VII O/M, Warszawa.

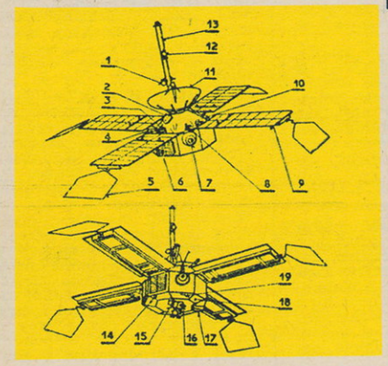
PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2380 E-63

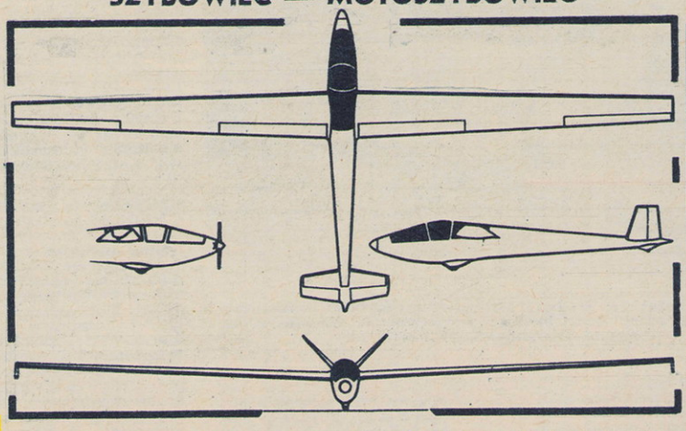
RAKIETA PO ŚWIECIE

W DRODZE DO MARSA

Do dnia 11 marca br. amerykańska sonda kosmiczna „Mariner-4" (wypuszczona 26 listopada 1964 r.) przebyła połowę odległości dzielącej Ziemię od celu lotu — Marsa. Sonda składa się ze 138 000 części i ma masę 258 kg. Oto jej konstrukcja: 1 — komora jonizująca, 2 — defektor pyłu kosmicznego, 3 — sonda plazmowa, 4 — miernik promieniowania, 5 — powierzchnie stabilizujące (regulujące na ciśnienie promieniowania słonecznego), 6 — żaluzje regulacji temperatury wnętrza sondy, 7 — dysza silnika korekcyjnego, 8, 19 — czujniki Słońca, 9 — baterie słoneczne, 10 — mierniki temperatury, 11 — antena kierunkowa, 12 — magnetometr, 13 — antena nonualna, 14 — teleskop do badań promieniowania kosmicznego, 15 — czujniki planet, 16 — kamera TV, 17 — czujnik gwiazdy Canopus, 18 — jeden z członów z wyposażeniem elektronicznym. W kierunku Marsa leci obecnie również radziecka sonda kosmiczna „Sonda-2".



SZYBOWIEC — MOTOSZYBOWIEC

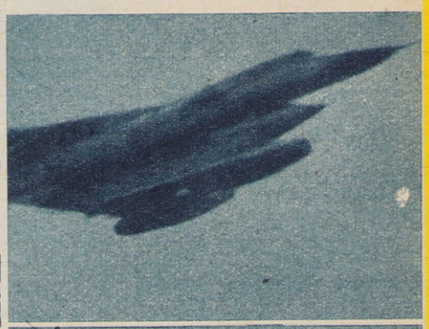


Szybownik i konstruktor amerykański Richard Schreder opracował nowy szybowiec klasy standard HP-12, będący odmianą znanego z ostatnich mistrzostw świata w Argentynie szybowca HP-11. HP-12 jest szybowcem 1-miejscowym konstrukcji metalowej. Przewidywana jest także wersja motoszybowca. Po analizie różnych napędów (silniki turboodrzutowe i rakietowe) konstruktor zdecydował się na napęd tłokowy ze śmigłem dwułopatowym średnicy 0,6 m, z możliwością ustawienia łopat w chorągiewkę. Zespół napędowy składa się z dwóch 1-cylindrowych silników 2-suwowych o mocy 10 KM, ustawionych przeciwlegle. Zespół ten może być zabudowany w ciągu kilku minut, ma ciężar około 15 kG i umożliwia start szybowca z pasa betonowego po rozbiegu rzędu 150 m. Prędkość wznoszenia — 2,5 m/sek., prędkość przelotowa — 130 do 180 km/h.

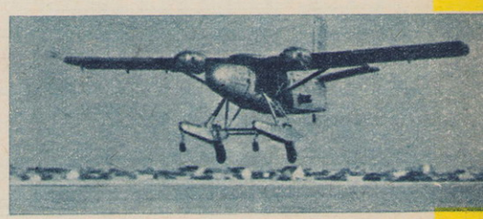
Budowa szybowca HP-12 została ukończona w początkach marca br. Ma on wziąć udział w tegorocznych mistrzostwach świata w Anglii.

Rozpiętość — 15 m, długość — 6,75 m, pow. nośna — 11,55 m², wydłużenie — 20. Ciężar własny — 150 kG, całkowity (max.) — 275 kG, obciążenie pow. (max.) — 23,8 kG/m². Max. doskonałość — 40 przy 80 km/h, min. opadanie — 0,45 m/sek. przy 65 km/h, prędkość min. — 60 km/h. Są to dane szybowca.

DRAMAT „HUSTLERA"

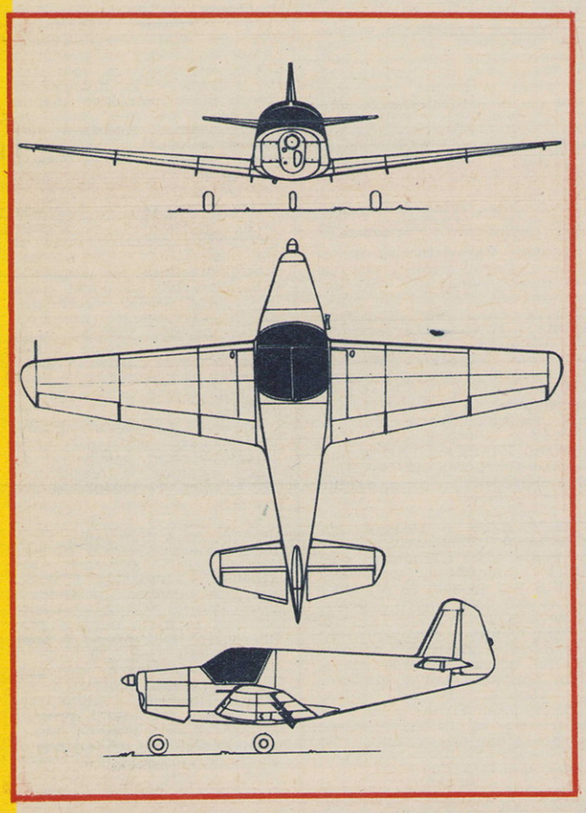


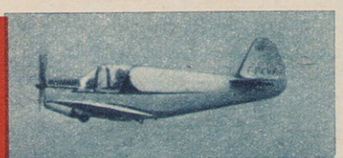
Rzecz miała miejsce na Paryskim Salonie Lotniczym 4. VI. 1961 r. Podczas uroczystych pokazów uległ katastrofie amerykański bombowiec B-58, grzebiąc pod szczątkami całą 3-osobową załogę. Katastrofa nastąpiła na małej wysokości, tak że jej przebieg pozostał niewyjaśniony. I oto teraz po latach pewien francuski amator — filmowiec zgłosił posiadanie barwnego filmu 8 mm, na którym zarejestrował B-58 w chwilach poprzedzających katastrofę. Dwa kadry z tego filmu umieszczamy powyżej. Widoczny jest jakiś odpadający element metalowy objęty płomieniem. Samolot był zdobywcą nagrody im. Louisa Bleriota za rekordowy przelot Atlantyku.

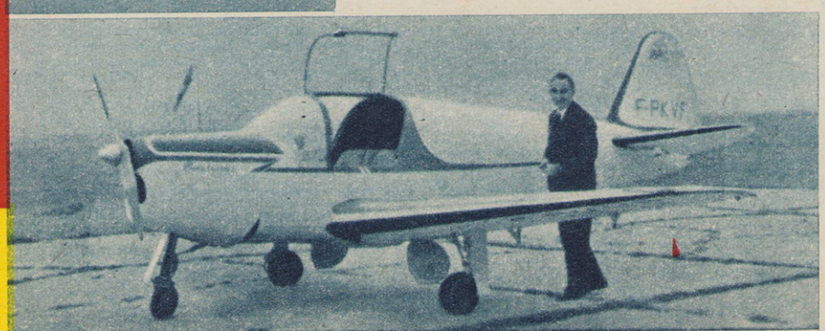


RD-02 „EDELWEISS"

METALOWY SAMOLOT AMATORSKI







Francuski 2-miejscowy samolot „Edelweiss" (szarotka) jest całkowicie metalowy (co jest rzadkością wśród konstrukcji amatorskich). Prace nad samolotem rozpoczął 12 lat temu w Rouen konstruktor Roland Duruble. Przygotowanie narzędzi i przyrządów fabrykacyjnych pochłonęło 2 000 godzin, budowa — rozpoczęta w 1556 r., wykonana przez trzy osoby — zajęła 1 200 godzin. Podstawowymi narzędziami były nożyce, wiertarka i młotek blacharski. Jedynie spawane elementy podwozia i łoża silnikowego oraz obróbka pasów dźwigara wykonane były przez fachowca.

Samolot został oblatany przez konstruktora 7. VII. 1962 r., następnie otrzymał certyfikat dopuszczający do użytkowania. W 1963 r. na zlocie samolotów amatorskich dostał nagrodę w kategorii prototypów. Samolot jest użytkowany do chwili obecnej.

Płat dwudzielny, trapezowy o profilu NACA-23018 u nasady i NACA-23009 na końcu, o wzniosie 6,5°, zwichrzeniu 2,8°. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem usztywnionym podłużniczkami. Na części skrzydła pomocniczy dźwigarek noskowy. Każde skrzydło ma 6 żeber kratowych nitowanych z kątowników i 3 żebra pełne: dwa przy zamocowaniu podwozia i jedno przy napędzie lotki. W przykadłubowej części kesonu zbiorniki dla 72 l paliwa. Napęd klap mechaniczny. Skrzydła, lotki i klapy kryte blachą. Ciężar każdego skrzydła 31,6 kG. Skrzydła mocowane do kadłuba przy pomocy 3 sworzni.

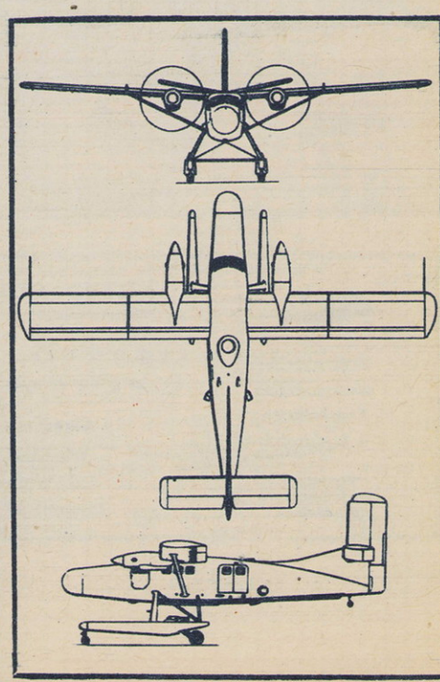
Kadłub półskorupowy o przekroju owalnym, kryty blachą 0,5 do 0,8 mm wsparty na wręgach i podłużniczkach. Kabina z miejscami załogi obok siebie. Sterownice podwójne. Napęd sterów i lotek — linkami. Ciężar kadłuba 55,2 kG.

Usterzenie trapezowe. Stateczniki dwudźwigarowe. Stery i stateczniki kryte blachą. Na sterze wysokości sterowana klapka wyważająca.

Podwozie wciągane z kołem przednim. Golenie teleskopowe z amortyzacją z krążków gumowych. Skok amortyzacji podwozia przedniego 140 mm, podwozia głównego 180 mm. Koło przednie o wymiarach 260 × 80 mm, koła główne 330 × 130 mm, z hamulcami tarczowymi. Wciąganie podwozia hydrauliczne — trwa zaledwie 2 sekundy. Ciśnienie 60 atm. w instalacji hydraulicznej uzyskiwane za pomocą 4 ruchów dźwignią.

Zespół napędowy stanowi 4-cylindrowy rzędowy silnik czechosłowacki Walter „Mikron-III" o mocy 65 KM przy 2 600 obr./min. oraz stałe śmigło drewniane Evra. Łoże silnika spawane z blachy stalowej i rur. Przód osłony silnika z utwardzonego poliestru.

Rozpiętość — 8,62 m, długość — 5,87 m, wysokość — 2,35 m, pow. nośna — 10,1 m², obciążenie pow. — 52.6 kG/m², obciążenie mocy — 8,25 kG/KM. ciężar własny — 254 kG, ciężar całkowity — 535 kG, prędkość maks. — 206 km/h, prędkość przelotowa — 186 km/h, prędkość lądowania — 80 km/h, prędkość wznoszenia — 2,5 m/sek., rozbieg na trawie — 300 m. (AG)

KRÓTKI START I LĄDOWANIE

Kanadyjski samolot doświadczalny krótkiego startu jest wynikiem 6-letniego programu badań, prowadzonych przez zakłady De Havilland Canada. Specjalne podwozie 4-kołowe umożliwia bezpieczne lądowanie nawet przy dużych prędkościach pionowych. Samolot przypomina nieco znaną maszynę tych zakładów — DHC-3 „Otter". 2 silniki turbośmigłowe PT-6. Brak na razie bliższych danych, wiadome jest tylko, że przy ciężarze całkowitym 4 310 kG bezpieczna prędkość lotu wynosi zaledwie 77 km/h.